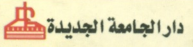
عقد نقل البضائع بالحاويات

- تعريف الحاوية وإستخداماتها - الإلتزامات والمسئوليات الناشئة عن عقد نقل البضائع بالحاوية فى كلا من النقل أحادى الواسطة والنقل الدولى متعدد الوسائط - الإختصاص القضائى والتحكيم - التعويض

الدكتورة

سوزان على حسن

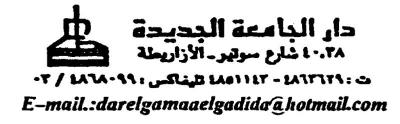


عقد نقل البضائع بالحاويات

تعريف الحاوية واستخداماتها - الإلتزامات والمسئوليات الناشئة عن عقد نقل البضائع بالحاوية فى كلا من النقل أحادي الواسطة والنقل الدولي متعدد الوسائط - الإختصاص القضائي والتحكيم - التعويض

الدكتورة
سوزان على حسن

٢٠٠٩


دار الجامعة الجديدة
٣٨-٤٠ شارع سوتير- الأزاريطة
ت: ٤٨٦٣٦٢٩ - ٤٨٥١١٤٣ تليفاكس: ٤٨٦٨٠٩٩ / ٠٣
E-mail.:darelgamaaelgadida@hotmail.com

الحمد الله الذى هدانـــا لهذا وما كنا لنهتدي لولا أن
هدانـــــا الله

سورة الأعراف الآية ٤٢

إهـــــداء

إلى أبى ... فى ذكـــــراه

إلى أمى الحبيبـــــــة

إلى أستاذي الجليل المستشار الدكتور / محمد كمال حمدي

المقدمة

ظهور الناقلين
وتطور وسائل النقل

١- ظهرت مهنة الناقلين[1] في حوالي القرن الرابع عشر وتطورت مع تطور المؤسسات التجارية التي كان لها فروع وتوكيلات تجارية في جميع البلاد ، الأمر الذي أدى إلى نشأة تيار منتظم لنقل البضائع بواسطة المحترفين من أصحاب المهنة .

وقد أدى تطور هذه المهنة إلى ظهور خدمات فرعية للنقل مثل تغليف وشحن وتفريغ البضائع التي كان الناقل يلتزم في أدائها بإحترام قواعد معينة :- فبالنسبة للتغليف مثلا كان الناقل يلتزم ليس فقط بالأداء الجيد لمهمته ولكن أيضا بإحترام ما تقتضيه قواعد التجارة والجمارك . وكان هذا هو الوضع أيضا بالنسبة لمقاولي الشحن والتفريغ الذين لم يقتصر دورهم فقط على شحن وتفريغ البضائع بل كان يشمل أيضا إحترام الوزن المسموح به حسب وسيلة النقل .

وقد بدأ الناقلون في القرن السادس عشر في فرض أنفسهم على عالم النقل وفي إدخال الجديد في هذا المجال فحرروا وثيقة نقل لكل طرد من الطرود المنقولة . ولكنهم إعتقدوا – مع ظهور السكك الحديدية – أن مهنتهم مهددة بالإختفاء إلا أنهم سرعان ما تأكدوا من أن بقائهم أصبح مؤكدا[2] . فبالرغم من المزايا التي كانت تقدمها خطوط السكك

١- *KURT SPERA , " La Commission de transport , hier , aujourd'hui , demain " B.T. int. ch.fer , 1967 , p.168 et s.*

٢- ***P.BAILLY , " La commission de transport " , dans l'étude de droit commercial de J. HAMEL , " Le contrat de commission " , Dalloz***

الحديدية للعملاء إلا أن هذه الخطوط كانت من الضآلة بحيث أنها لم تستطع الوصول بسهولة لكل القرى ، فكان الناقل البري هو رابطة الوصل [1] بين محطات القطارات والمناطق الصغيرة النائية التي لا تصل إليها خطوط السكك الحديدية .

كما ساهم إرتفاع التعريفة التي حددتها السكك الحديدية للشحنات الصغيرة في تطور مهنة النقل حيث بدأ الناقلون في تجميع البضائع المتشابهة والمتجهة إلى ذات الجهة وشحنها في صندوق واحد يتم إرساله إلى المكان المنشود على أن يتم حساب الرسوم عن هذه الطرود على أساس أنها طرد واحد فيتحقق بذلك إقتصاد كبير في الرسوم الخاصة بهذه الشحنات .

٢- ولم يكن ظهور السكك الحديدية هو العامل الوحيد الذي ساهم في تطور وإنتشار مهنة الناقلين البريين ، فقد عرف النقل سلسلة أخرى من التطورات مع ظهور السيارات ومن بعدها الطائرات ومع ميكنة وسائل الشحن والتفريغ .

وقد إزدادت أهمية النقل مع تطور حركة الملاحة البحرية ، ومع التطور الهائل للسفن التي زادت أحجامها وبالتالي درجة إستيعابها للبضائع فضلا عن تزويدها بأحدث الأجهزة .

إلا أن هذا التقدم في بناء السفن لم يصحبه تطور مماثل في عمليات الشحن والتفريغ حتى بداية الستينيات . فحتى هذا التاريخ ظلت عمليات الشحن والتفريغ تمارس بالطرق التقليدية فكانت عمليات تجميع البضائع

= *1949 p. 236 .*

١- *THALLER , " Traité élémentaire de droit commercial " , 7ème éd .ROUSSEAU 1929 , p. 773 .*

تتم يدويا على الرصيف على شبكة أو طبلية صغيرة ثم يتم رفعها إلى السفينة سواء بواسطة رافعة الرصيف أو رافعة السفينة نفسها لتستقر على متن السفينة حيث يتم تستيفها في العنابر أو على السطح بواسطة مجموعة من العمال . وعند التفريغ يتم تفريغ البضائع يدويا بواسطة العمال ووضعها على رصيف الميناء .

ظهور الحاويات

٣- لم يبدأ إستخدام الحاويات في النقل البحري إلا منذ عام ١٩٢٥ ولكن بصورة محدودة جدا . وقد تزايد إستخدام الحاويات في عام ١٩٥٠ ولكنه كان مقصورا على النقل من رصيف ميناء الشحن إلى رصيف ميناء الوصول أى على مرحلة النقل البحري فقط .

إلا أن النهضة الحقيقية لإستخدام الحاويات لم تبدأ إلا في بداية الستينيات وذلك إستجابة لحاجة التجارة الدولية ، فساعدت تحوية البضائع على إبرام العقود من الباب للباب فإزدهرت التجارة وقلت نفقات التغليف والشحن والتفريغ التي كان يتطلبها نقل البضائع بالصورة التقليدية .

وقد أدى إستخدام الحاويات إلى تغييرات كبيرة وهامة ليس فقط في مجال النقل البحري بل أيضا في مجال النقل متعدد الوسائط[1] . فمن جهة زادت عقود النقل متعدد الوسائط ومن جهة أخرى زادت كمية البضائع المنقولـــة ، فالحاوية تعتبر من وسائل التغلفة الآمنة والإقتصادية ، فهى تقي البضائع من مخاطر النقل وتقلل من عمليات الشحن والتفريغ في نقط الإلتقاء وخاصة في الموانى عندما يتضمن النقل مرحلة بحرية .

١- إنظر في تعريف النقل متعدد الوسائط د. فاروق ملش " النقل المتعدد الوسائط " ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ١٩٩٦ .

وقد ظهرت الحاويات وتم إستخدامها في السكك الحديدية الإنجليزية في لندن وسكوتلندا منذ عام ١٩٦٢ ، ثم إزداد تطور إستخدامها في مجال النقل البحري في عام ١٩٦٤ عندما سيرت شركة *Australian shipping line* سفينة متخصصة في نقل الحاويات أطلق عليها *Kooringa* بين مينائي ملبورن وفريمانتل ، ثم في عام ١٩٦٥ عندما أعلنت شركة *Sea land* خوضها للتجارة عبر الأطلسي بسفن حاملة للحاويات وقررت بناء ستة سفن حاملة للحاويات حمولة كل منها أكثر من ثلاثين ألف طن وبماكينات قوة ٢٧ ألف حصان (سرعة ٢٧ عقدة) وتتسع كل واحدة لـ ١٢٦١ حاوية (٨× ٨ × ٣٥ قدم) .

وفي مواجهة هذا التطور في بناء السفن إستعدت مواني الساحل الشرقي الأمريكي وموانى أوروبا وخططت لإنشاء أرصفة مؤهلة لإستقبال السفن حاملة الحاويات .

وفي عام ١٩٦٦ بدأت اليابان في بناء السفن حاملة الحاويات في أحواضها وفي تطوير موانيها لإستقبال ورسو هذا النوع من السفن . وفي العام ذاته أعلنت الولايات المتحدة الأمريكية عن خمسة خطوط نقل منتظمة من موانى الولايات المتحدة الأمريكية ، تقدم فيها خدمة نقل البضائع بالحاويات ، إرتفع عددها إلى ٨٨ خط في عام ١٩٦٧ .

أما في الوقت الحالي فقد إنتشرت السفن المبنية خصيصا للنقل بالحاويات التي تتكامل فيها مزايا الحاويات مع التكنولوجيا الحديثة الموجودة في هذا النوع من السفن وخاصة من حيث عمليات الشحن والتفريغ .

وقد بلغ النقل بالحاويات حدا من الأهمية لدرجة أن هيئة الأمم المتحدة ، بالتعاون مع المنظمة الإستشارية البحرية للحكومات *IMCO* نظمت مؤتمرا دوليا عقد في جنيف عام ١٩٧٢ للنظر في إبرام إتفاقيات دولية تنظم المسائل المتعلقة بالنقل بالحاويات أطلق عليه *Conférence on*

international Container Traffic . UN / IMCO وقد شارك في المؤتمر مندوبون عن ١٢٠ دولة وهيئة ، وتم فيه التوقيع على المعاهدة الدولية للنقل الآمن بالحاويات النموذجية[١] والمعاهدة الدولية للجمارك الخاصة بالحاويات النموذجية[٢] وأخيرا الإتفاقية الدولية للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع[٣] بإعتبار أن الإستعمال الأكثر شيوعا للحاويات هو في مجال النقل متعدد الوسائط .

أهمية دراسة
نقل البضائع بالحاويات

٤- كما أوضحنا في السطور السابقة ، مر عقد النقل بتطورات عديدة ، فبعد أن كان العقد يخص البضائع العادية أصبح يتعلق بنقل البضائع المحواة ، وبعد أن كان أحادي الواسطة أصبح متعدد الوسائط فتمر فيه البضائع بوسائط نقل مختلفة (البر ، البحر ، الجو إلخ ...) حتى تصل البضائع إلى مخازن المرسل إليه .

وكان من الطبيعي أن يكون لظهور الحاويات مردوده على النظام القانوني لعقد نقل البضائع بالحاويات ، أى على إلتزامات ومسئوليات أطراف هذا العقد . فكما نعلم يقع على عاتق الناقل إلتزامات عديدة ، سواء في ميناء الشحن أو أثناء الرحلة أو في ميناء التفريغ ، ومن ضمن هذه الإلتزامات إلتزامه بشحن البضائع في السفينة ؛ وفي ذلك قرر المشرع أنه يتعين على الناقل الحصول على موافقة الشاحن إذا أراد أن يشحن البضائع على

١- *International convention for safe containers (CSC)*

٢- *International Customs Convention on Containers .*

٣- *Convention on the International combined Transport of Goods*

سطح السفينة إلا في حالات إستثنائية نص عليها صراحة . إلا أن إلتزام الناقل بالحصول على موافقة الشاحن قد فرضه المشرع في حالة نقل البضائع العاديـــة ، ولكن ماهو الوضع في حالة نقل البضائع في حاويـــات ؟ هل يبقى الإلتزام قائما حتى لو كان الشحن على السطح يتم في سفن متخصصة في نقل البضائع المحواة ؟

وقد وضع المشرع على عاتق الناقل الإلتزام بالمحافظة على البضائع أثناء النقل ، وهنا يثار التساؤل حول حدود هذا الإلتزام عندما يتم النقل بالحاويات ، فالحاوية تتطلب عناية خاصة من حيث كيفية ربطها وتثبيتها في السفينة حتى لا تتساقط أو تهتز فتؤثر بالتالي على توازن السفينة وسلامة طاقمها والبضائع المنقولة .

وفي ميناء التفريغ تنتهي إلتزامات الناقل بتسليم البضائع للمرسل إليه ؛ وإضافة إلى التساؤلات التقليدية حول مفهوم التسليم ومدى أحقية المرسل إليه في إستلام البضائع ، يثار التساؤل حول كيفية حساب التعويض في حالة إكتشاف أضرار في البضائع المحواة أو في حالة إكتشاف نقصا بها أو غير ذلك من المفاجآت غير السارة التي يكتشفها المرسل إليه عند فتحه الحاوية .

وتجدر الإشارة إلى أنه عندما يكون النقل بالحاويات متعدد الوسائط تزداد إلتزامات الناقل ، فبدلا من إلتزامه بالنقل الفعلي للبضائع مثلما هو الحال في النقل أحادي الواسطة ، يلتزم الناقل بتنظيم عملية النقل بأكملها فيقع على عاتقه أعباء مادية تتمثل في النقل الفعلي للبضائع وأعباء قانونية وإدارية تتمثل في القيام بجميع الإجراءات التي يتطلبها النقل من حيث التعاقد مع جميع المتدخلين في النقل ومن حيث التخليص الجمركي إلى آخر ذلك من الإجراءات الإدارية التي يتطلبها النقل . وقد دعى هذا الأمر المشرع الدولي إلى تغيير إسم القائم بهذه العمليات من " الناقل " إلى "

متعهد النقل متعدد الوسائط " . وكان من الطبيعي أن يستتبع هذا التغيير في الإلتزامات تغييرا في المسئولية ، ولكن للأسف لا يوجد على الساحة نص تشريعي ينظم العلاقة الجديدة التي تنشأ بين الأطراف بموجب عقد النقل الدولي متعدد الوسائط ، فلا المشرع الوطني تعرض للنقل متعدد الوسائط ولا الإتفاقية الدولية الوحيدة المتعلقة بالنقل الدولي متعدد الوسائط دخلت حيز النفاذ .

ومن هنا يستلزم الأمر منا دراسة ما يتم عملا في أرض الواقع لسد هذا الفراغ التشريعي الذي يؤدي للأسف في كثير من الأحيان إلى تطبيق النظام القانوني الخاص بالناقل العادي على " متعهد النقل متعدد الوسائط " .

ونشير هنا أن الدور الذي يقوم به " متعهد النقل متعدد الوسائط " غير غريب على النقل في مصر ، فهو متبع منذ القدم[1] ، كل ما هنالك أن القائم بهذا الدور معروف لدينا في القانون المصري بإسم " الوكيل بالعمولة للنقل " . وقد عالج التشريع المصري بوضوع النظام القانوني للوكالة بالعمولة للنقل ، الأمر الذي يحثنا على التساؤل حول إمكانية الإستعانة بهذا النظام في تنظيم عقد النقل الدولي متعدد الوسائط خاصة وأننا إذا قمنا بعمل مقارنة بين التشريع المصري في هذا الخصوص وبين إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط سنجد تشابها كبيرا بين النظام القانوني لكلا من الوكيل بالعمولة للنقل وبين متعهد النقل متعدد الوسائط .

وبناء عليه فإنه إذا كان عقد النقل بالحاويات أحادي الواسطة فإن النصوص الخاصة بالناقل هى الواجبة التطبيق ، أما إذا كان النقل

١- إنظر مقالنا " النقل متعدد الوسائط منذ عهد حتشبسوت إلى أبواب القرن الحادي والعشـــرون " مجلة إنترناشيونال عدد ذو القعدة ١٤١٨ ، مارس ١٩٩٨ .

بالحاويات متعدد الوسائط يبقى التساؤل مطروحا حول إمكانية تطبيق النصوص الخاصة بالوكالة بالعمولة للنقل .

خطة البحث

٥- لامجال للخوض في نقل البضائع بالحاويات دون التعرف على الحاوية نفسها وتأثيرها على منظومة النقل وعلى تنفيذ عقد النقل نفسه .

لذلك سوف نبدأ الدراسة بباب تمهيدي نعرض فيه لمفهوم الحاوية وإستخداماتها موضحين من خلاله الدور الذي تساهم به الحاوية في تطور النقل والمعوقات التي يجب إزالتها لملاحقة التطور الهائل الذي حدث في مجال النقل .

ثم ننتقل بعد ذلك إلى موضوع عقد النقل ذاته فنعرض من جهة إلى الأحكام العامة للعقد ومن جهة أخرى إلى جزاء الإخلال بهذه الأحكام .

الباب التمهيدي : مفهوم الحاوية وإستخداماتها

القسم الأول : الأحكام العامة لعقد نقل البضائع بالحاويات

القسم الثاني : جزاء الإخلال بعقد نقل البضائع بالحاويات

الباب التمهيدي
مفهوم الحاوية واستخداماتها

الباب التمهيدي
مفهوم الحاوية و إستخدامتها

٦- قبل الخوض في الحديث عن نقل البضائع بالحاويات ، يلزمنا أولا التعرف على الحاوية نفسها وعلى أنواعها وعلى كيفية إستخدامها حتىنتمكن من التوصل إلى معرفة ما إذا كان إستخدامها قد أفاد النقل أم ضره أو بمعنى آخر حتى نتوصل إلى معرفة المزايا التي يوفرها النقل بالحاويات وكذلك العيوب . فإذا ما توصلنا إلى معرفة الدور الفعال الذي تقوم به الحاوية في مجالات النقل المختلفة فإنه يلزمنا بعد ذلك إبراز المعوقات التي تحد من إستخدام الحاويات الإستخدام الأمثل ، في محاولة منا لتجنب هذه المعوقات أو على الأقل الحد منها للوصول إلى التطور المنشود في مجالات النقل المختلفة .

الفصل الأول : تعريف الحاوية وأنواعها

الفصل الثاني : إستخدام الحاويات والمعوقات التي تعترضها

الفصل الأول
تعريف الحاوية وأنواعها

٧- بالرغم من أن الحاويات بأنواعها العديدة قد ساهمت بقدر كبير في تطور النقل من الباب للباب إلا أن هناك تضارب حول تعريف الحاوية ، الأمر الذي يدعونا إلى طرح التعريفات المختلفة التي نسبت إلى الحاوية قبل عرض أنواعها العديدة التي تختلف وفقا لنوع البضائع المنقولة .

المبحث الأول : تعريف الحاوية

المبحث الثاني : أنواع الحاويات

المبحث الأول
تعريف الحاوية

٨- يسود جو من الشك حول تعريف الحاوية ، ففي حين أن إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل متعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠ وكذلك نظام النقل الدولي للحاويات بالسكك الحديدية[١] يعتبران أن الحاوية وسيلة من وسائل النقل ، تعتبر قواعد هامبورج[٢] الحاوية أو أى أداة أخرى مشابهة لتجميع البضائع وحدة مستقلة عن البضائع .

أما عن القضاء فهو منقسم إذ يعتبر أحيانا أن الحاوية وسيلة نقل وأحيانا أخرى وسيلة تغلفة فيحرم الناقل في الفرض الأول من الإستفادة من التحديد القانوني للمسئولية ويلزمه بدفع كامل التعويض عن الضرر[٣] بإعتبار أنه لا يحق للناقل الإستفادة من التحديد القانوني للمسئولية

١- *Réglement concernant le transport ferroviaire international des conteneurs*

٢- *Règles de Hambourg. B.T.1992 , n 2496 , p. 2*

وقعت مصر على قواعد هامبورج في ٣١ / ٣ / ١٩٧٨ ووافقت عليها بتاريخ ١٠ / ٣ / ١٩٧٩ بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩ . وقد نشر كلا من الإتفاقية والقرار المذكور وقرار نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية رقم ٣٥ لسنة ١٩٩١ الخاص بنشرها بالجريدة الرسمية بالجريدة المذكورة بتاريخ ١١ / ٤ / ١٩٩١ – العدد ١٥ . وقد أعيد نشرها بالجريدة الرسمية مرة أخرى (بسبب وجود أخطاء مادية) بتاريخ ٨ / ٦ / ١٩٩٢ بالعدد ٢٥ . هذا وقد نفذت هذه الإتفاقية في مصر إعتبارا من أول نوفمبر ١٩٩٧ . وقد دخلت الإتفاقية حيز النفاذ إعتبارا من أول نوفمبر ١٩٩٢ والدول التي صدقت عليها هى : (مصر – أوغندا – تنزانيا – تونس – بربادوس – المغرب – رومانيا – شيلي – لبنان – هنجاريا – سيراليون – نيجيريا – بتسوانا – كينيا – بوركينا فاسو – غينيا – ملاوي – زامبيا – النمسا – الكاميرون – تشيكوسلوفاكيا – جامبيا – جورجيا .

٣- *Aix-en-provence 18 Déc. 1981 D.M.F.1981,p.559, note R.A. .*

إلا في حالة الضرر الواقع على البضائع نفسها ، ويسمح له في الفرض الثاني بالإستفادة من التحديد القانوني للمسئولية[1] بإعتبار أن الحاوية نفسها تعتبر في مقام البضائع .

ونرى أنه لا داعي لهذا الشك حول تعريف الحاوية فهي ليست وسيلة نقل مستقلة لسبب بسيط يتمثل في أنها تحتاج إلى وسيلة نقل لنقلها من مكان إلى آخر . وهذا هو ما قضت به محكمة المجموعة الأوربية *Cour de justice des communnautés européennes* [2] بمناسبة تقدير المصاريف المتعلقة بنقل بضائع تم شراؤها في هونج كونج وتم نقلها بطريق البحر إلى هامبورج (بألمانيا) ثم بطريق البر حتى فرانكفورت . فقد كان على المحكمة تقدير ما إذا كانت الحاوية وسيلة نقل أم وسيلة تغلفة حتى تتمكن من تحديد كيفية حساب مصاريف النقل . وأجابت المحكمة بطريقة واضحة جداً وإعتبرت أن " الحاوية ليست وسيلة نقل طبقاً للمادة ١٥ فقرة ٢ من قواعد المجموعة الأوربية بتاريخ ٢٨ مايو ١٩٨٠ المتعلقة بقيمة البضائع في الجمارك " . فالحاوية ما هي إلا طريقة تغلفة من نوع جديد [3] وهي تختلف عن كل طرق التغلفة الأخرى بحجمها الكبير وبإمكانية إستخدامها أكثر من مرة ، وبما أنها أداة مستقلة عن السفينة أو عن أي وسيلة نقل أخرى فهي قابلة للإستخدام المتكرر . وهذا هو ما أكدته تجربة التأمين في هذا المجال حيث تعامل شركات التأمين الحاوية معاملة البضائع وتستخرج لها بوليصة تأمين مستقلة تسمى

١- *Trib.com.Bordeaux 18 aout 1981 , B.T. 1982 , p. 125 ;*
Trib.com.Marseille 15 Oct.1991 , B.T. 1992, p. 120 .

٢- *C.J.C.E.Juin 1990, B.T. 1991, p.76 .*

٣- *Rouen 23 Mai 1991, Deux arrêts, B.T. 1991, p. 607.*

بوليصــة " تأميــن الحاويــات " [١] . ومن هنا يجب أن تتم عملية نقل الحاوية فارغة بعقد نقل بحيث يسمح للناقل – في حالة الضـــرر – بالاستفادة من التحديد القانوني للمسئولية الذي يطبق في حالة الضرر الواقع على البضائع .

وتجدر الإشارة في النهاية إلى أن ما سبق ينطبق فقط في حالة ما إذا كان الشاحن هو الذي قدم الحاوية للناقل وليس في حالة ما إذا كانت الحاوية مقدمة من الناقل لأنه في هذه الحالة الأخيرة يتم إستخدام الحاوية بموجب عقد إيجار *contrat de location* أو إيجار حاويات *crédit bail de conetneurs* يخضع لقواعد قانونية مختلفة عن القواعد التي تحكم عقد النقل [٢] . وبالتالي لا يمكننا مثلاً تطبيق مدة التقادم القصيرة التي ينص عليها قانون التجارة البحرية على المصاريف الخاصة بتثبيت الحاوية على رصيف الميناء بحجة أن هذه المصاريف قد تم دفعها بمناسبة النقل .

وهذا هو أيضاً الوضع عندما يتعهد الناقل الثاني بإعادة الحاوية فارغة للناقل الأول بعد تمام النقل ففي مثل هذه الحالة يعتبر تعهد الناقل تعهدا من نوع خاص ومستقل عن عقد النقل ولا يخضع للقواعد القانونية التي تحكم هذا الأخير ، ومن ثم لا يستفيد الناقل من الشروط الإتفاقية الخاصة بتحديد المسئولية والتي كان قد أدرجها في عقد النقل [٣] . ومع ذلك

١- إنظر في تطبيق هذا التأمين :

Paris 2 Oct. 1985, B.T. 1986, p. 149; Rouen 23 Juin 1983, B.T. 1984,p. 489

٢- *Aix - en - provence 19 Fév. 1987,D.M.F. 1988. p.756; Paris 17 nov. 1994 , D.M.F. 1996 p. 282.*

٣- *Aix - en - provence 25 Mai. 1988, D.M.F. 1990. p.250 ; obs BONASSIES Le droit positif francais , D.M.F. 1991 ,p.89,n 47*

يختلف الوضع عندما يكون الشاحن " قد تعهد في عقد النقل نفسه بالسماح للناقل بالتصرف في نطاق هذا العقد " [١] .

المبحث الثاني

أنواع الحاويات

٩- تتنوع الحاويات وفقا لنوع البضائع المراد نقلها ، فهناك حاويات عادية وخاويات خزانات وحاويات ذات تصميم خاص وحاويات سحارة وأخيرا حاويات مفتوحة من أعلى.

وتستخدم الحاويات العادية في نقل البضائع الجافة أو السائلة متى كانت معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية أو ماشابه ذلك . ويمكن أن تكون الحاوية معدة لشحن البضائع بداخلها سائبة أى بدون تغليف أو مغلفة تغليفا خفيفا كالأجهزة الكهربائية المعبأة في كراتين ، وهى غالبا ما تكون معدنية أو مصفحة بزوايا معدنية .

أما الحاويات الخزانات وهى التي تستخدم في نقل السوائل مثل الزيوت والحوامض أو لنقل الغاز المضغوط أو الغاز المسيل ، فهى غالبا ما تكون على شكل خزانات معدنية محكمة .

وبالنسبة إلى الحاويات ذات التصميم الخاص فتتنوع أشكالها حسب نوع البضائع ، فمنها ما هو مصنوع على شكل صندوق كبير به فتحات متصلة بأجهزة تهوية ، ومنها ما هو مزود بجهاز للتدفئة والتبريد يضمن بها الناقل الإحتفاظ بدرجة الحرارة أو البرودة عند مستوى معين ، وأخيرا هناك حاويات برادة تتلقى الهواء البارد ليس من جهاز خاص بها ولكن من السفينة ذاتها عن طريق ثقب في أسفل الحاوية يتم ربطه بفتحات

١- *Aix - en - provence 16 Janv. 1990, B.T. 1990. p. 643.*

خاصة في عنابر السفينة المتخصصة في نقل الحاويات من هذا النوع ليخرج الهواء الساخن بعد ذلك من ثقب في أعلى الحاوية .

أما عن الحاويات السحارة فهى عبارة عن حاويات مصممة على شكل سحارات ضخمة تعبأ بداخلها المعادن أو الأسمنت ، وهى في كثير من الأحيان تبقى مكشوفة من أعلاها إذا كانت البضائع لا يخشى عليها من التلف بسبب الرطوبة أو الحرارة أو غير ذلك من المؤثرات الخارجية . وهى مزودة بمساكات متينة وأحيانا بعجلات تسمح لها بالتدحرج لتيسير عمليات الشحن والتفريغ والرص على أرصفة المواني أو في ساحات محطات التجميع إلخ ...

وأخيرا هناك الحاويات المفتوحة من أعلى[١] وهى عبارة عن حاويات مزودة بأبواب في أحد نهاياتها ، وحوامل لسطح نقالي ، وغطاء من المشمع لحماية البضائع المنقولة من الطقس . ويستخدم هذا النوع من الحاويات لنقل البضائع الثقيلة جدا أو البضائع ذات الحجم الكبير والتي يزيد إرتفاعها عن إرتفاع الحاوية ، كما أنها تستخدم لشحن البضائع التي لا يمكن رفعها إلا بالمرافع العلوية [٢] .

١- *Open top container*

٢- *Overhead cranes*

الفصل الثاني
إستخدام الحاويات
والمعوقات التي تعترضها

١٠- تستخدم الحاويات بصورة ملحوظة في مجال النقل متعدد الوسائط وقد ساهمت من خلال هذا النوع من النقل في إحداث تطور هائل بل ثورة في مجال النقل نحو الأفضل والأسرع والأكثر أمانا للبضائع . ولكن لا يعني إستخدامها بهذه الصورة أنها لا تواجه أية صعوبات تحول دون إنطلاقها نحو جميع أنحاء العالم بصورة مرضية .

المبحث الأول : إستخدام الحاويات

المبحث الثاني : معوقات إستخدام الحاويات

المبحث الأول
إستخدام الحاويات

١١- بالرغم من الإيجابيات التي يحققها إستخدام الحاويات في مجال النقـل ، إلا أن إستخدام الحاوية له سلبياته التي سنعرض لها بعد بيان إيجابيات النقل بالحاويات .

المطلب الأول : إيجابيات النقل بالحاويات

المطلب الثاني : سلبيات النقل بالحاويات

المطلب الأول
إيجابيات النقل بالحاويات

١٢- يحقق إستخدام الحاويات في مجال النقل وخاصة في مجال النقل الدولي متعدد الوسائط إنخفاضا كبيرا في التكاليف وسرعة في إنجاز النقـل . فنظرا لكون الحاوية عازلة وصلبة وغير قابلة للكسر فهى تعتبر اليوم وسيلة التغلفة الأكثر أمانا والأكثر شيوعا . فهى من جهة الوسيلة المثلى لحماية البضائع المرصوصة بداخلها وهى من جهة أخرى سريعة المناولة من وإلى وسيلة النقل فتساعد على سرعة ومرونة تداول البضائع وبالتالي على سرعة إتمام عملية النقل نفسها وإنتقال البضائع إلى عدد أكبر من العملاء الموجودين في أماكن مختلفة ومتباعدة . لذا فقد عم إستخدامها في جميع مجالات النقل الأمر الذي أدى إلى تطور النقل بشكل كبير وخاصة النقل متعدد الوسائط . فالحاوية تمكن الناقل البحري من إستغلال السفينة على أكمل وجــه ، فتسمح له بإستغلال الفراغات الموجودة بالسفينة سواء في العنابر أو على السطح دون خوف على البضائع الموجودة بداخلها من التلف أو البلل .

كما تسهل الحاوية عمليات الشحن والتفريغ من وإلى وسائل النقل المختلفة فهى أصبحت تتم بسرعة وإتقان مما يحقق منفعة للناقلين سواء من حيث إستغلال وقت وسيلة النقل أو من حيث تقليل النفقات إذ أن شحن وتفريغ الحاويات لا يحتاج لذات الكم من الآلات والأدوات والأيدي العاملة التي تستخدم في عمليات الشحن والتفريغ التي تتم بالطرق العادية . وأخيرا تمتاز الحاوية عن غيرها من وسائل التغلفة بكونها حامية للبضائع من مخاطر السرقات والتلف .

المطلب الثاني
سلبيات النقل بالحاويات

١٣- لكي يحقق النقل بالحاويات النجاح المنتظر فلابد أن يتم على سفن متخصصـــة ، إذ أن النقل بالحاويات على السفن التقليدية يشكل صعوبة في وجود تناسب وتناسق بين أحجام الأوعية وأشكالها وبين فراغات السفينة أو تصميم عنابرها . كما أن عملية الرص في السفينة تعتبر من العمليات الفنية الدقيقة خاصة إذا أخذنا في عين الإعتبار حجم الحاوية وثقل وزنها الذي قد يسبب إلى الإخلال بتوازن السفينة أو بترتيب البضائع فيها حسب أولويات الشحن والتفريغ .

ومن عيوب إستخدام الحاويات أيضا أهمية تناسب الفراغ في داخل الحاوية مع مفردات البضائع المراد شحنها بداخلها ، إلا أن مثل هذه المشكلة لا تثار في حالة الحاويات ذات التصميم الخاص لأن هذه المشاكل يتم تداركها عند تصميمهـــا ، ولكنها تثار في حالة الحاويات العادية أو التقليدية حيث توجد فراغات يصعب على الناقل ملؤها لعدم وجود البضائع المناسبة في حجمها لهذه الفراغات .

ومن العيوب أيضا زيادة مقدار البضائع الموجودة داخل الحاوية حيث أنه إذا فقدت الحاوية أو تلفت وأدت إلى تلف ما بداخلها فإن ذلك يؤدي إلى خسائر كبيرة . وكذلك الأمر في حالة العوارية العامة حيث يتعذر تجزئة ما بداخل الحاوية فيتم إلقاؤها بما فيها في البحر الأمر الذي يؤدي إلى إرتفاع الخسائر .

وأخيرا يعيب إستخدام الحاويات ما تتطلبه من صيانة مستمرة الأمر الذي يؤدي إلى مصاريف إضافية لا يمكن تداركها أو تعويضها إلا بإستغلال الحاوية إلى أبعد الحدود . ولكن هذا الأمر لا يمكن تحقيقه في جميع

الأحوال إذ كثيرا ما تعود الحاوية خالية إلى ميناء الشحن لعدم وجود بضائع مناسبة في ميناء الوصول لشحنها فيها ، وفي ذلك خسارة لمالك الحاوية أو مستأجرها .

المبحث الثاني
معوقات إستخدام الحاويات[1]

١٤- بعد عرض مميزات وعيوب إستخدام الحاويات ، نعرض الآن للمعوقات التي تعترض إستخدامها . والمقصود بتلك المعوقات ليس تلك التي تنبعث من الأوعية ذاتها ولكن من الأوضاع الإقتصادية و من ظروف الإستغلال البحري ذاته لهذه النوعية من الأغلفة وأخيرا من أحوال الأجهزة الإدارية في مصر .

المطلب الأول : المعوقات الإقتصادية

المطلب الثاني : المعوقات المتعلقة بظروف الإستغلال البحري

المطلب الثالث : المعوقات الإدارية

المطلب الأول
المعوقات الإقتصادية

١٥- تتمثل المعوقات الإقتصادية في كون الحاويات تستخدم بصورة رئيسية في النقل متعدد الوسائط حيث تبرز بعض المشاكل التي يتعذر حلها . فمن أهم أسس تشغيل النقل بالحاويات التنسيق الدقيق بين وسائل النقل المختلفة عن طريق الجدولة الدقيقة والتوقيت المحكم التنفيذ لحركات وسائل النقل المختلفة ، فمثلا السفن المتخصصة حاملة الحاويات تبحر في مواعيد محددة ودقيقة يتم ضبطها في كثير من الأحيان بالساعة وليس باليوم أو بالأسبوع مثلما هو الحال في السفن العادية . وبناء عليه - تفاديا لتكدس الحاويات في الموانى وبالتالي لشلها لحركة العمل فيه - يجب

١- د. إبراهيم مكي " النقل بأوعية الشحن " طبعة ١٩٧٥ ، ص ٣٢ فقرة ٤٠ .

توفير وسائل النقل البرية التي تستقبل الحاويات فور تفريغ السفينة أو توفير أماكن للتخزين ، وهو الأمر الذي يتطلب إمكانيات ضخمة قد لا تقدر عليها معظم الدول النامية .

وتثار ذات المشكلة في الإتجاه العكسي أي عند شحن السفن حاملة الحاويات ، إذ أنه يجب وصول البضائع المنقولة برا من داخل البلاد إلى الميناء في مواعيد محددة ودقيقة حتى تشحن في السفينة في الوقت المناسب بحيث نتفادى ليس فقط تأخرها عن موعد إبحار السفينة بل أيضا تكدسها على أرصفة الميناء إذا ما وصلت قبل الميعاد بوقت طويل .

المطلب الثاني
المعوقات المتعلقة
بظروف الإستغلال البحري

١٦- ونقصد بذلك تجهيزات الموانى وتنظيمها . فضخامة حجم الحاويات وثقل وزنها تتطلب تجهيزا ملائما للموانى التي تستقبل السفن التي تحمل تلك الحاويات ، وذلك من حيث توافر الرافعات المناسبة ومن حيث صلاحية الأرصفة لرسو السفن المتخصصة حاملة الحاويات وأخيرا تواجد شبكة نقل بري مناسبة لنقل الحاويات من الموانى إلى داخل البلاد .

وكل هذه الإمكانيات إنما تتوافر في أغلب الأحيان في الدول المتقدمة التي تملك الإمكانيات لتطوير موانيها أو - إذا إحتاج الأمر - إلي بناء موانى جديدة ، فضلا عن تملكها للتكنولوجيا الحديثة التي تمكنها من تهيئة الموانى على أعلى مستوى وتجهيزها بأحدث الأجهزة . أما في الدول النامية فيصعب تحقيق مثل هذه الأمور بسبب المعوقات المالية التي تتمثل في رؤوس الأموال الضخمة التي يتطلبها تجهيز الموانى لإستقبال السفن

حاملة الحاويات وإعداد المخازن لتخزين الحاويات بدلا من إنتظارها على الرصيف .

ومن المعوقات المتعلقة بنظام الإستغلال البحري أيضا مسألة تنظيم دخول وخروج السيارات التي تنقل الحاويات إلى داخل الميناء أو خارجها . فعلى عكس الدول المتقدمة التي تتم فيها هذه العملية بنظام دقيق جدا يقوم أساسا على نظام الحجز المسبق ، تتم تلك العمليات في الدول النامية بصورة عشوائية تؤدي إلى خلق خلل في حركة سير العمل داخل الميناء .

نضيف إلى ما سبق كفاءة الأيدي العاملة في الموانى ، ففي مجال تداول الحاويات لا تكفي الأيدي العاملة العادية بل تحتاج الموانى في هذه الحالة إلى فنيين متخصصين في هذا لمجال . فإذا أضربت هذه العمالة المتخصصة أصيب الميناء بإرتباك شديد نظرا لعدم كفاية الإستعانة بعمالة عادية لتحل محل العمالة المتخصصة .

المطلب الثالث
المعوقات الإدارية

١٧- وهى تظهر بجلاء في مجال النقل متعدد الوسائط ، حيث يتعين وجود نظام تعاون وتنسيق بين وسائل النقل المختلفة بحيث تتم عمليات تداول الحاويات على أكمل وجه وفي مواعيد منضبطة بحيث تصل إلى الموانى في مواعيد إبحار السفن ، نضيف إلى ذلك ضرورة التعاون والتنسيق بين الإدارات الرسمية في مختلف الدول .

فالنقل بالحاويات لايؤدي دوره على الوجه المطلوب من حيث السرعة والأمان إذا ما تعرض للفتح والتفريغ والكشف عما بداخله ثم إعادة شحنه

مرة أخرى في كل مرة يدخل فيها دولة من الدول التي يمر بها . وفي هذا الخصوص كان من الضروري إيجاد إتفاقية جمركية دولية تنظم العلاقات بين الإدارات في الدول المختلفة بحيث يتم مراجعة مضمون الحاوية مرتان فقط مرة عند التعبئة وقبل الغلق ، ومرة أخرى عند الإستلام . وبذلك يمكننا القول بأن الحاوية سوف تؤدي وظيفتها على أكمل وجه إذ أنها ستوفر الأمان للبضائع والسرعـــة للنقل . أما بالنسبة للحاويات الفارغة فإن مصيرها يجب أيضا أن تهتم به الإتفاقية بحيث تسمح برد تلك الحاويات إلى مصدرها الأصلي دون فرض رسوم وما شابه ذلك من معوقات .

وقد أبرمت في هذا الخصوص إتفاقية جمركية دولية في جنيف عام ١٩٦٥ خاصة بالنقل بالحاويات ولكن لم يكتب لها النجاح ولم يتم تنفيذهـــا . كما أبرمت إتفاقية أخرى في جنيف عام ١٩٧٢ ولكن لم يكتب لها النجاح أيضـــا ، إذ لم تصدق عليها الكثير من الدول ولو أنها دخلت حيز النفاذ عام ١٩٧٣ . وقد تم إبرام إتفاقية أخيرة بخصوص النقل الدولي متعدد الوسائط " إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط (جنيف ١٩٨٠) " ولكنها لم تدخل بعد حيز النفاذ ، ليبقى مجال النقل الدولي متعدد الوسائط بالحاويات بدون قوانين دولية تحكمه .

القسم الأول

الأحكام العامة
لعقد نقل البضائع بالحاويات

القسم الأول
الأحكام العامة
لعقد نقل البضائع بالحاويات

١٨- عندما يقوم الناقل بنقل بضائع محواة من مكان إلى آخر فإن ذلك يكون بموجب عقد يربط بينه وبين المرسـل ، وهذا العقد هو عبارة عن عقد نقل للبضائع يخضع للأحكام العامة التي تحكم عقود النقل ، فإذا كان عقد النقل بحريا مثلا فهو يخضع للقواعد المنظمة لعقد النقل البحري ، أما إذا كان عقد النقل بريا فهو يخضع للقواعد المنظمة لعقد النقل البري وهكذا ..

أما إذا كان عقد النقل متعدد الوسائط تثار مشكلة القواعد الواجبة التطبيق على هذا العقد ، حيث أن الإتفاقية الدولية الوحيدة في هذا المجال (إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط) لم تدخل بعد حيز النفاذ ، وهو الأمر الذي دفع العاملين في هذا المجال إلى محاولة إيجاد حلول لسد هذا الفراغ التشريعي فأبرموا أنواع عديدة من العقود النموذجية التي لم تلق النجاح المأمول لأنها لم تنجح في وضع قواعد موحدة تحكم هذا النوع من النقل . فقامت غرفة التجارة الدولية *ICC* بالتعاون مع منظمة اليونكتاد بإصدار " القواعد الموحدة بشأن وثائق النقل المشترك " *UNCTAD / ICC* إلا أن هذه القواعد يشوبها الكثير من العيوب خاصة فيما يتعلق بمسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط .

وفي محاولة منا لعرض الأحكام العامة لعقد نقل البضائع بالحاويات سوف نعرض في هذا القسم إلى دراسة هذا العقد ليس فقط عندما يكون أحادي الواسطة ولكن أيضا عندما يكون متعدد الوسائط .

الباب الأول : نقل الحاويات في النقل أحادي الواسطة

الباب الثاني : نقل الحاويات في النقل متعدد الوسائط

الباب الأول
نقل الحاويات
في النقل أحادي الواسطة

الباب الأول
نقل الحاويات
في النقل أحادي الواسطة

١٩- المقصود بالنقل أحادي الواسطة النقل الذي يتم بواسطة نقل واحدة فيكون النقل مثلا بحريا فقط أو بريا فقط إلخ ... . ويستلزم هذا النوع من النقل دراسة الإلتزامات والمسئوليات الناشئة عن عقد النقل بالحاويات في كلا من مجال النقل البحري ومجال النقل البري .

الفصل الأول : الإلتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع بالحاويات

الفصل الثاني : المسئولية الناشئة عن عقد نقل البضائع بالحاويات

الفصل الأول
الإلتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع بالحاويات

٢٠- عقد نقل البضائع هو إتفاق يتعهد بمقتضاه الناقل تجاه المرسل بالقيام بوسائله الخاصة بنقل البضائع من مكان إلى آخر وفقا للشروط المتفق عليها بينهما وذلك مقابل أجر .

من هذا التعريف يتضح لنا أن هناك إلتزامات تقع على عاتق طرفي العقد (الناقل والمرسل) وهذا هو ما سنفصله بالشرح في مبحثين .

المبحث الأول : إلتزامات الناقل

المبحث الثاني : إلتزامات المرسل

المبحث الأول
إلتزامات الناقل

٢١- جوهر عقد النقل كما أوضحنا أعلاه هو تغيير مكان البضائع من مكان إلى آخر بواسطة وسيلة نقل تتغير وفقا لنوع الطريق الذي سوف

تسلكه البضائع . فإذا كان النقل بحريا فإن البضائع تشحن في سفينة غالبا وإذا كان بريا فهى تشحن في شاحنة وهكذا .. كل ما هنالك هو أن الناقل يلتزم بتوفير وسيلة نقل معدة على نحو يسمح بإنجاز عملية النقل بحيث تكون متواجدة في ميناء شحن البضائع [1] .

وفي ميناء الشحن يتسلم الناقل البضائع ويقوم بشحنها على وسيلة النقل المستخدمة في النقل [2] ، ولا تنتهي إلتزامات الناقل في ميناء الشحن بل تستمر أثناء النقل وحتى وصول البضائع لميناء التسليم .

ومن هنا سوف تتقسم الدراسة في هذا المبحث إلى دراسة إلتزامات الناقل في ميناء الشحن ، وأثناء النقل وفي ميناء الوصول المتفق عليه .

المطلب الأول : إلتزامات الناقل في ميناء الشحن

المطلب الثاني : إلتزامات الناقل أثناء النقل

المطلب الثالث : إلتزامات الناقل في ميناء الوصول

المطلب الأول
إلتزامات الناقل
في ميناء الشحن

٢٢- قبل البدء في عملية النقل ذاتها يلتزم الناقل باديء ذي بدء بإعداد وسيلة نقل صالحة للقيام[3] بعملية النقل المتفق عليها فلا يصح له مثلا تقديم وسيلة نقل غيرملائمة لطبيعة البضائع المراد نقلها [4]، إذ يجب عليه التأكد

١- المقصود بميناء الشحن هنا ليس فقط الميناء البحري ولكن أيضا الميناء الجوي أو البري أى مكان القيام بصفة عامة أيا كانت وسيلة النقل المستخدمة في النقل .

٢- " ما لم يتفق على غير ذلك " (مادة ٢٢٧ من قانون التجارة والمادة ٢١٥ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية)

٣- المادة ٢١٤ من قانون التجارة البحرية

٤- *Cass.27 Fév. 1996 , B.T. 1996 , p. 217 .*

من أن الشاحنة مجهزة بحيث لا تتعرض البضائع الموجودة بداخلها للبلل[١] والتأكد من حالة المبردات قبل نقل البضائع التي تحتاج إلى تبريد[٢].

وعندما ينتهي الناقل من تجهيز وسيلة النقل الملائمة يقع عليه عبء إستلام البضائع من المرسل (أو الشاحن إذا كان النقل بحريا) وإتباع التعليمات التي يعطيها له هذا الأخير أو من له الحق في إصدارها تمهيدا لشحن البضائع ورصها وتستيفها في وسيلة النقل . ومن هنا يتعين علينا للتعرف على إلتزامات الناقل في ميناء الشحن تقسيم إلتزاماته إلى مراحل ثلاثة : إستلام البضائع ثم شحنها وأخيرا رصها وتستيفها .

الفرع الأول : إستلام البضائع المحواة وإتباع تعليمات من له الحق في إصدارها

الفرع الثاني : شحن البضائع

الفرع الثالث : رص وتستيف الحاويات

١- *Paris 27 Nov. 1969 , B.T. 1970 , p. 63 ; 29 Mai 1981 , D.M.F. 1982 , p. 348 .*

إنظر مع ذلك في عدم مسئولية الناقل عن وجود ثقب في أعلى الحاوية سابق على إستلامه الحاوية : Paris 14 nov. 1984 , B.T. 1985 , p. 45 .

٢- *Cass. 5 Janv. 1965 , B.T. 1965 , p. 75*

إنظر مع ذلك في عدم مسئولية الناقل عن خلل في نظام التبريد في حاوية برادة :

Cass. 21 fév. 1984 COMERCO c/ BRUZZO et LLOYD Triestino , inédit .

الفرع الأول
إستلام البضائع المحواة
وإتباع تعليمات من له الحق
في إصدارها

La prise en charge des conteneurs et Le respect des instructions du chargeur

٢٣- إستلام البضائع المحواة هو عبارة عن واقعة مادية وقانونية في ذات الوقت يحوز الناقل بواسطتها البضائع حيازة فعلية ويقبلها للنقل . وتجدر الإشارة إلى أنه يجب على الناقل عند تسلمه للبضائع تنفيذ التعليمات الصادرة إليه ممن له الحق في إصدارها إلا في ظروف معينة حددها القانون لضمان إتمام النقل .

أولا : إستلام البضائع

٢٤- تعتبر لحظة إستلام البضائع من المرسل لحظة حاسمة إذ تبدأ معها المسئولية العقدية للناقـل ، ولذا يتعين علينا تحديد هذه اللحظة بدقة وبيان كيفية إثباتها .

أ- تحديد لحظة إستلام البضائع

٢٥- تكمن أهمية تحديد لحظة إستلام البضائع في أنها اللحظة التي تبدأ معها مسئولية الناقل العقدية عن التأخير أو الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع[1] .

والمقصود بإستلام البضائع هو إستلام الناقل لها في مكان الشحن المتفق عليه في العقد[1] أو الذي يقضي به العرف السائد في ميناء[2] الشحن إذا كان النقل بحريا[2] .

١- *Aix-en-provence 12 fév.1991 Jean-Claude Bis c/ Taxi colis et Allianz , inédit .*

وهنا يثار التساؤل – في حالة النقل البحري – حول الحالة التي يتم فيها إستلام البضائع خارج حدود ميناء الشحن[3] كأن يتسلمها الناقل مثلا من مخازن الشاحن ، هل تسري أحكام قانون التجارة البحرية على المرحلة السابقة على دخول البضائع في الميناء (من مخازن الشاحن حتى لحظة دخولها حدود الميناء) أم أنه لا يسري إلا إبتداء من لحظة دخول البضائع الميناء ؟

لم يجب أيا من قانون التجارة البحرية أوقواعد هامبورج على هذا التساؤل الأمر الذي أدى إلى إختلاف آراء الفقهاء ، فمنهم من يرى أن مرحلة النقل التي تمت خارج حدود الميناء تدخل في نطاق النقل البحري وبالتالي تخضع لأحكام المسئولية الخاصة بالناقل البحري[4] ، في حين يرى البعض الآخر أن أحكام قانون التجارة البحرية لا تسري على هذه المرحلة ولا تنطبق إلا على المرحلة التي تمت داخل حدود الميناء[5] .

ونرى أن أحكام عقد النقل البحري يجب أن تمتد خارج حدود الميناء إذا كان قد تم الإتفاق بين أطراف العقد على ذلك كأن يتفقا مثلا على إستلام البضائع في مخازن الشاحن وليس في ميناء الشحن . ونستند في رأينا إلى نص المادة ٢١٨ من قانون التجارة البحرية فهى تنص على تسليم الشاحن البضائع للناقل " في الزمان والمكان المتفق عليهما " ثم أضافت " أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن " وفي ذلك برهان

١- مادة ٢٢٣ من قانون التجارة " يكون تسليم الشيء محل النقل في محل الناقل المعين بعقد النقل ما لم يتفق على غير ذلك "

٢- مادة ٢١٨ من قانون التجارة البحرية " على الشاحن تسليم البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن إذا لم يوجد إتفاق على غير ذلك .... " .

٣- وهو العرف السائد في مجال النقل البحري .

٤- د. هاني دويدار " الوجيز في القانون البحري ٢٠٠٢ ، دار الجامعة الجديدة ، ص. ٢٥٤ . وعنه د. أحمد حسني " النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ١٩٨١ ، فقرة ٣١ .

٥- د. كمال حمدي ، القانون البحري ،منشأة المعارف ، ١٩٩٧ ، فقرة ٦٦٩ ص ٥٣٢ .

على أن المشرع قد أبدى إتفاق أطراف العقد على عرف الميناء بحيث يسري عرف الميناء في حالة غياب هذا الإتفاق والدليل على ذلك أن المشرع أضاف " إذا لم يوجد إتفاق على غير ذلك " أى إذا لم يوجد إتفاق على التسليم خارج ميناء الشحن . وهذا النص صائب لأنه يتفادى تجزئة عقد النقل إلى عقد نقل بري من جهة وعقد نقل بحري من جهة أخرى في الوقت الذي إنصرفت فيه إرادة الشاحن إلى إبرام عقد نقل واحد وهو عقد النقل البحري فقط .

و هذا هو ما لم تستطع تفاديه إتفاقية بروكسل التي تنطبق على النقل البحري ليس من لحظة إستلام البضائع ولكن من لحظة شحنها على السفينة أي من لحظة ترك البضائع على الرصيف إستعدادا للشحن على السفينة . ونرى أن ذلك يشكل نقطة ضعف في إتفاقية بروكسل لأنها تجزيء عقد النقل إلى عقد نقل بري وآخر بحري ليقتصر نطاق تطبيقها على المرحلة البحرية بمعناها الضيق[1] .

ب- إثبات إستلام البضائع

٢٦- تنص المادة ٢١٩ من قانون التجارة على أنه " إذا لم تحرر وثيقة نقل جاز للمرسل أن يطلب إعطاءه إيصالا موقعا من الناقل بتسلم الشيء محل النقل . ويجب أن يكون الإيصال مؤرخا ومشتملا على البيانات الكافية لتعيين ذاتية الشيء وأجرة النقـل " . ومفاد ذلك أن إثبات عقد النقل يكون بواسطة وثيقة النقل أو إيصال إستلام البضائع بشرط أن يكون موقعا عليه من الناقل ومؤرخا ومشتملا على البيانات الكافية لتعيين ذاتية البضائع وأجرة الناقل عن النقل المتفق عليه . أما إذا كنا بصدد عقد نقل بحري فالأصل هو إثبات إستلام البضائع كتابة بواسطة سند الشحن

١- إنظر في ذلك : *Aix en provence 7 Déc. 1978 , Scapel 1978 , p. 58 .Paris 12 Mars 1975 , DMF 1975 , p. 348 ; Aix- en provence 29 Oct. 1980 , Scapel 1980 , p. 54.*

إذ تنص المادة ١٩٩ من قانون التجارة البحرية على إصدار الناقل سند الشحن بناء على طلب الشاحن " عند تسلم البضائع " ، بمعنى أن مثل هذا السند لا يصدر إلا لحظة تسلم البضائع فيكون بذلك حجة على إستلام الناقل لها فعلا ، هذا فضلا عن أن نص المادة ٢١٠ من قانون التجارة البحرية ينص على ذلك صراحة " يعد سند الشحن دليلا على تسلم الناقل البضائع من الشاحن ... " .

ولكن قد يحدث إستلام البضائع قبل تسليم سند الشحن وفي هذه الحالة يمكن إثبات إستلام البضائع بكافة الطرق كأن يتم إثباتها بإيصال التسليم الذي يسلمه الناقل[١] أو مذكرة الشحن التي يسلمها متعهد الشحن الذي يعمل لحساب الناقل[٢] .

ثانيا : إتباع تعليمات من له الحق في إصدارها

٢٧- تنص المادة ٢٣٣ من قانون التجارة على أنه " على الناقل تنفيذ التعليمات الصادرة إليه ممن له الحق في إصدارها طبقا لأحكام المادة ٢٣٢ من هذا القانون إلا إذا كانت تخالف شروط النقل أو تعذر على الناقل تنفيذها أو كان من شأن تنفيذها إضطراب حركة النقل أو كانت قيمة الشيء محل النقل لا تكفي لتغطية المصاريف التي يتحملها الناقل بسبب تنفيذها . وفي هذه الأحوال يجب على الناقل أن يخطر من أصدر التعليمات الجديدة بإمتناعه عن تنفيذها وسبب هذا الإمتناع . ويكون الناقل مسئولا إذا إمتنع عن التنفيذ دون مسوغ " .

وبالإطلاع على نص المادة ٢٣٢ من قانون التجارة التي تشير إليها المادة ٢٣٣ من ذات القانون يبدو لنا لأول وهلة أن التعليمات محل الدراسة خاصة بتنفيذ النقل من عدمه وبتغيير خط سير البضائع أو المرسل إليه ، إلا أنه بالتدقيق في النص نجد أن المقصود بالتعليمات الصادرة للناقل

١- وهو إيصال يسلمه الناقل بدلا من سند الشحن بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضائع في السفينة .

٢- *Trib. Com. Marseille , 27 av. 1976 , DMF 1976 , p. 610 ; Aix-en provence , 10 Fév. 1988 , B.T. 1988 , p. 379 .*

جميع التعليمات المتعلقة بالنقل . فالمادة ٢٣٢ تنص على أنه " يجوز للمرسل أثناء وجود الشيء في حيازة الناقل أن يأمره بالإمتناع عن مباشرة النقل أو بوقفه وإعادة الشيء إليه أو بتوجيهه إلى شخص آخر غير المرسل إليه الأصلي أو إلى مكان آخر أو غير ذلك من التعليمات " .
ومفاد ما تقدم أن الناقل ملزم بإتباع تعليمات من له الحق في إصدارها سواء كانت هذه التعليمات متعلقة بخط سير البضائع (كالإمتناع عن مباشرة النقل أو وقفه وإعادة البضائع للمرسل أو توجيهها إلى شخص آخر غير المرسل إليه الأصلي أو إلى مكان آخر) أو بأي شيء آخر متعلق بشروط النقل المتفق عليه كالتعليمات المتعلقة بظروف نقل البضائع تحت درجة حرارة أو برودة معينة مثلا . وفي ذلك قضت محكمة النقض الفرنسية بمسئولية الناقل الذي خالف تعليمات المرسل وقدم له حاوية برادة بدرجة حرارة ثابتة بدلا من حاوية يمكن التحكم في درجة حرارتها [1]. كما قضي بمساءلة الناقل عن نقله الفواكه في درجة حرارة منخفضة جدا خلافا لتعليمات المرسل الذي طلب نقلها في درجة حرارة من ١ إلى ٥ درجات مع وضع جهاز لتسجيل درجة الحرارة في الشاحنة [2].

٢٨- ويثار التساؤل حول مدى وجوب إتباع الناقل لتعليمات من له الحق في إصدارها إذا كانت هذه التعليمات ضارة بالبضائع ، هل يبقى الناقل ملزما بإتباع التعليمات الضارة أم أنه يمكنه مخالفتها دون مساءلة ؟
أجاب نص المادة ٢٣٣ من قانون التجارة على هذا التساؤل فبعد أن ألزم الناقل بإتباع تعليمات من له الحق في إصدارها منح الناقل الحق في في مخالفة هذه التعليمات أو عدم تنفيذها في حالات عديدة : فيجوز للناقل عدم تنفيذ التعليمات الموجهة إليه إذا كانت تخالف شروط النقل أو إذا كان من المتعذر على الناقل تنفيذها أو إذا كان تنفيذها يؤدي إلى إضطراب

١- *Cass. 1 Déc. 1992 , B.T. 1992 , p. 806 .*

٢- *Toulouse 14 Janv. 1981 inédit*

حركة النقل أو إذا كانت تكبل الناقل مصاريف باهظة تعجز قيمة البضائع موضوع النقل عن تغطيتها . ولكن هذا الحق في مخالفة التعليمات أو عدم إتباعها مشروط بإخطار الناقل من أصدر له هذه التعليمات بأنه يمتنع عن تنفيذها مع ذكر أسباب هذا الإمتناع ، بحيث يكون الناقل مسئولا إذا إمتنع عن تنفيذ التعليمات دون مسوغ .

ولكن هل يعني عدم ذكر التعليمات الضارة بالبضائع ضمن التعليمات المذكورة أعلاه أن الناقل يمكنه مخالفتها لمجرد أنها تضر بالبضائع نفسها ولا تخالف شروط النقل وغير ذلك مما هو منصوص عليه في نص المادة ٢٣٣ ؟ في الظاهر لا تدخل التعليمات الضارة تحت أى من التعليمات التي منح القانون الناقل الحق في مخالفتها ، فهى لا تدخل تحت بند التعليمات التي تخالف شروط النقل ولا التي يتعذر على الناقل تنفيذها ولا التي يؤدي تنفيذها إلى إضطراب حركة النقل ولا تلك التي تستوجب مصاريف لا تستطيع تغطيتها قيمة البضائع المنقولة . ولكن بالرغم من أن التعليمات الضارة بالبضائع لا تندرج في الظاهر تحت أي بند من البنود المذكورة أعلاه إلا أنه بالتدقيق في هذه البنود نجد أنها تشكل جزء منها ، فهى تخالف شروط النقل المتعارف عليها إذا ما طلب المرسل من الناقل نقل فواكه تحتاج إلى درجة برودة ٥ درجات مثلا أن ينقلها تحت ١٥ درجة ، فالناقل اليقظ لن يقبل النقل بهذه الشروط لأنه يعلم جيدا أن هذه الدرجة غير مناسبة لنوع البضائع المطلوب نقلها . هذا فضلا عن أن التعليمات الضارة لا تخص فقط النقل في درجة حرارة أو برودة معينة ولكنها قد تتعلق أيضا بنقل مواد كيماوية في ظروف غير آمنة أو نقل أخشاب بوسائل غير مناسبة ، الأمر الذي يؤدي ليس فقط إلى تلف أو فقدان البضائع ولكن أيضا إلى إضطراب حركة النقل كما إذا ما أدت مثلا تعليمات المرسل الضارة إلى إنزلاق البضائع من الشاحنة أثناء النقل . كل ما هنالك أنه إذا إرتأى الناقل أن التعليمات سوف تؤدي إلى أى من

الأضرار المذكورة أعلاه فعليه إخطار من أصدر هذه التعليمات بعدم تنفيذه إياها مع ذكره لسبب مخالفتها تفاديا للمساءلة .

٢٩- هذا فيما يتعلق بعدم إتباع الناقل لتعليمات المرسل ، ولكن ما هو موقف الناقل الذي ينفذ تعليمات المرسل بالرغم من علمه بأنها تضر بالبضائع ؟

في هذا الخصوص لجأ القضاء الفرنسي[١] إلى إلزام الناقل الذى يشك فى أن تعليمات المرسل من شأنها الإضرار بالبضائع إما برفض تسلم البضائع (٢) أو بتحمل مسئولية موافقته على تنفيذ العملية وفقاً لهذه التعليمات الضارة(٣) ، وبناء عليه لا يحق للناقل الدفع بتنفيذه لأوامر المرسل للإفلات من المسئولية لأن القضاء يعتبره مسئولاً عن قبوله لتعليمات الشاحن الضارة بالرغم من تأكده بأنها سوف تضر بالبضائع . وقد قضت محكمة النقض الفرنسية فى هذا الشأن بأن نقل البضائع القابلة للتلف لا يتم إرتجالاً فهو يتطلب تنفيذه بواسطة أشخاص لهم دراية تامة بكيفية نقل هذه البضائع وبطريقة حفظها عن طريق نقلها فى شاحنات محهزة بمبردات ليس بها عيوب. ويلتزم هؤلاء الأشخاص (المحترفين) بإبداء النصيحة للعميل الغير متخصص فى هذا المجال . وبناء عليه تعتبر المحكمة أن الناقل الذى تلقى تعليمات غير مناسبة للبضائع من الشاحن كان يجب عليه رفض القيام بالعملية(٤).

١- نظرا لندرة الأحكام الخاصة بهذه المشكلة في مجال النقل البحري فسوف نستعين بأحكام القضاء في مجال النقل الدولي بطريق البر

٢- *Cass15Fév.1982,B.T. 1982,P.182; 12 Oct,1981, B.T.1981, P. 576.*

٣- *Cass 19 av. 1982, B.T. 1982, P. 309.*

٤- *Cass 15 Fév. 1982, préc.*

وفى قضية مشابهة قضت محكمة النقض الفرنسية [1] بأن الناقل كان يعرف تمام المعرفة أن الخوخ من الفواكه الحساسة وأنه كان يعلم تمام العلم بمتطلبات نقل هذه الفواكه فى شاحنات مبردة وأنه كان يعلم تماماً أن درجة الحرارة فى المبردات الموجودة فى شاحنته – التى كانت تؤشر درجة ٢ أو ٣ – كانت منخفضة عن درجة الحرارة التى تحتاجها هذه الفاكهة ، وأن مع هذه الدرجة من الحرارة سوف تتجمد الفاكهة وتتلف ، وبالرغم من ذلك قبل الناقل تنفيذ النقل فى ظل هذه الشروط ، ولذلك فهو مسئول عن الضرر مناصفة مع الشاحن الذى يتحمل جزء من المسئولية .

ومن هنا يمكننا القول بأنه عندما تكون التعليمات التى يعطيها المرسل للناقل ضارة فإن هذا الأخير لا يستطيع الدفع بها لإعفائه من المسئولية لأنه هو نفسه مسئول عن قبوله تنفيذ النقل بالرغم من علمه بخطورة هذه التعليمات .

الفرع الثاني
شحن البضائع [2]

٣٠- لم يعرض أيا من قانون التجارة أو قانون التجارة البحرية إلى فرض شحن البضائع في حاويات ولا إلى مسألة نقل البضائع المحواة ولكنهم إقتصروا على معالجة إلتزام الناقل بشحن البضائع في وسيلة النقل . فتنص المادة ٢٢٧ من قانون التجارة على أنه " يلتزم الناقل بشحن الشيء في وسيلة النقل ما لم يتفق على غير ذلك " ، في حين تنص المادة ٢١٥ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية على إلتزام الناقل بشحن البضائع في السفينة ... ما لم يتفق على غير ذلك ".

١- *Cass 12 Oct 1981, B.T. 1981, P. 576.*

٢- *M.T.ILCHE, " Vérification du chargement Mieux vaut prévenir que Patir"B.T.1991P.211* .

ويتضح من هذه النصوص أن المقصود بالشحن هو الشحن في صورته المعتادة أى على متن الشاحنة إذا كان النقل بريا أو في عنابر السفينة إذا كان النقل بحريا .

هذا عن عملية الشحن ذاتها عندما تتم في صورتها المعتادة أى في عنابر السفينة ، ولكن غالبا ما يتم شحن الحاويات على سطح السفينة[1] عندما يكون النقل بحريا ، وهنا يثار التساؤل حول حق الناقل في ممارسة هذا النوع من الشحن ، هل له الحق في ممارسته من تلقاء نفسه أم أنه يخضع لشروط معينة خاصة وأنه يعرض البضائع والسفينة ذاتها لمخاطر عديدة ؟ هذا ما سنحاول إيضاحه من خلال دراسة الشحن عل سطح السفينة بعد عرض موقف القضاء في حالة شحن الناقل للبضائع في حاويات من تلقاء نفسه .

أولا : الشحن التقليدي

٣١- وفقا لنص المادة ٢٢٧ من قانون التجارة تدخل عملية شحن البضائع في وسيلة النقل ضمن إلتزامات الناقل التي يسأل عن عدم أو سوء تنفيذهـــا ، إلا أنه يجوز للناقل الإتفاق على عكس ذلك كأن يتفق مثلا على قيام المرسل بعملية الشحن بنفسه ، وفي هذه الحالة لايسأل الناقل عن سوء أداء هذه العملية . إلا أن قيام المرسل بعملية الشحن بنفسه لا يعفي الناقل تماما من المسئولية إذ أنه يتعين على الناقل عمل التحفظات

١- ليس هناك تعريف ثابت لسطح السفينة ، ويثار التساؤل دائما حول معرفة ما إذا كانت الغرف المستوفة على السطح تعتبر سطح أم لا ويبدو أن الرأي الغالب لا يعتبرها من السطح لأن البضائع الموجودة بداخلها تتوفر لها ذات الحماية التي توفرها لها العنابر . إنظر في ذلك : *GEORGIADES (G) " Le chargement en pontée " , Thèse Paris , 1925 , n 6 et 7* وهو يعتبر أن تعريف السطح مسألة واقع . د. علي جمال الدين عوض " القانون البحري " ١٩٨٧ ، ص ٢٧٨ ، د. علي يونس " أصول القانون البحري " ١٩٦٩ ص ٣٦٨

اللازمة على الشحن إذا إستدعى الأمر ذلك وإلا إفترض " أن الشحن قد تم وفقا للأصول الصحيحة حتى يقيم الناقل الدليل على عكس ذلك " [1].

أما إذا طلب المرسل من الناقل القيام بعملية الشحن على وسيلة نقل بمواصفات معينة من قبل المرسل ففي هذه الحالة يفلت الناقل من المسئولية عما ينجم عن إستعمال هذه الوسيلة من ضرر [2].

أما قانون التجارة البحرية فهو ينص في المادة ٢١٥ فقرة ١ منه على إلتزام الناقل بشحن البضائع في السفينة ... ما لم يتفق على غير ذلك " .

ومفاد هذا النص أن الأصل هو قيام الناقل بشحن البضائع في السفينة بمعرفته و أنه يجوز له الإتفاق على شحن البضائع بواسطة الشاحن .

وسواء إلتزم الناقل بشحن البضائع أو إتفق على قيام الشاحن بذلك فإن العملية المادية للشحن تتم في كافة الأحوال بواسطة مقاول الشحن .

وكثيراً ما يعهد الشاحن إلى الناقل بالقيام بإتمام عملية الشحن نيابة عنه ، فيتم التعاقد بين الناقل بصفته وكيلا عن الشاحن وبين مقاول الشحن . ويترتب على هذا إتمام الناقل لعملية الشحن تحت إشرافه وبالصورة التي يراها مع نقل تبعة المخاطر التي قد تنجم عنه إلى الشاحن فضلا عن تحمل الشاحن للمصروفات الخاصة بعملية الشحن [3].

١- المادة ٢٢٧ فقرة ٢ من قانون التجارة " وإذا إتفق على أن يقوم المرسل بالشحن فلا يسأل عنه الناقل ، ومع ذلك إذا قبل الناقل تنفيذ النقل دون تحفظ فيفترض أن الشحن قد تم وفقا للأصول الصحيحة حتى يقيم الناقل الدليل على عكس ذلك " .

٢- المادة ٢٢٧ فقرة ٣ .

٣- محمود سمير الشرقاوي " القانون البحري " الطبعة الرابعة ١٩٩٣ مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي ، فقرة ٢٢٦ ، عن د. هاني دويدار ، المرجع السابق ص ٢٥٦ .

ثانيا : شحن الناقل للبضائع في حاويات من تلقاء نفسه

٣٢- غالباً ما يلجأ الناقلون إلى تحوية البضائع بدافع حمايتها من الصدمات أو من السرقات[١]، فالحاوية كما أوضحنا هى وسيلة الشحن الأكثر أماناً خاصة إذا كانت البضائع متجهة إلى جهة تكثر فيها السرقات أو إذا كانت تغلفة البضائع غير كافية كما هو الحال النسبة للبضائع القابلة للكسر .

وقد إستقر القضاء فى هذا المجال على مساءلة الناقل الذى يقوم بتحوية البضائع بدون موافقة الشاحن.. و تتشدد محكمة النقض الفرنسية بصفة خاصة فى كل ما يخص تغلفة البضائع وطريقة رصها وتعتبر أن مجرد تغيير الناقل فى التغلفة الأصلية للبضائع مصدراً لمسئوليته حتى وإن لم تصب البضائع بأى ضرر[٢]. ففى هذه القضية كانت شركة (أ) قد عهدت إلىالناقل بنقل ٧٠٠ طن من فضلات الألومونيوم التى تم ترقيمها بعد تعبئتها وتغليفها فى بلاستيكات . قام الناقل- بهدف ملء الحاوية بأكبر عدد ممكن من البضائع – بفض تغلفة البضائع ورصها جنباً إلى جنب بدون ترك أية فراغات بينها . وفى مكان الوصول رفض المرسل إليه تسلم البضائع بسبب إختفاء العلامات التى كانت موجودة على الغلاف الأصلي . قضت محكمة استئناف باريس بعدم مسئولية الناقل " لأنه إعتقد أن من حقه – فى حالة عدم وجود تعليمات مخالفة – تعديل تغلفة البضائع طالما أن هذه البضائع غير قابلة للتلف ويمكن تمييزها عن غيرها من البضائع الموجودة بالحاوية". ولكن محكمة النقض كان لها رأى مخالف

١- *B.MERCADAL " Les problemes juridiques de la conteneurisation du transport maritime " , D.M.F. 1982 , p. 371.*
د. عبد القادر حسين العطير، " الحاويات وأثرها فى تنفيذ عقد النقل البحري " . د. إبراهيم مكي " " المرجع السابق " ، ص ١٤ وما بعد.

٢- *Cass11Mars1975,D.M.F.1975,P.598.*

وقضت بأن الناقل " لا يملك تعديل الغلاف الأصلي للبضائع أو طريقة توضيب البضائع بدون الحصول على موافقة الشاحن " ، وبناء عليه قضت محكمة النقض بإلزام الناقل بتعويض الشاحن عن البضائع بأكملها.

و نعيب على محكمة النقض الفرنسية تقريرها لمسئولية الناقل حيث أنها تقضي بمسئوليته وإلزامه بتعويض الشاحن " حتى إذا لم تكن البضائع قد أصابها أى ضرر" .

أما بالنسبة لمدى مسئولية الناقل فلنا أيضاً تعليق على موقف محكمة النقض الفرنسية فمن المعروف أن الشاحن يحصل على تعويض كامل فى حالة الضرر الذى يصيب البضائع ، أما فى القضية المذكورة أعلاه لم يصب البضائع أى ضرر، فالضرر كان تجارياً فقط لأن المرسل إليه رفض تسلم البضائع لإستحالة التعرف عليها . وفى رأينا لم يتسبب الناقل وحده فى إحداث هذا الضرر التجاري بل ساهم فيه الشاحن أيضاً لأنه أهمل فى إخبار الناقل بمدى أهمية العلامات الموجودة على التغلفة الأصلية للبضائع بالنسبة للمرسل إليه . وبناء عليه كان من الواجب على المحكمة الحكم ليس بالتعويض الكامل لصالح الشاحن ولكن بالتعويض الجزئي على أن يتحمل الشاحن نفسه الجزء الآخر.

ثالثا : شحن الحاويات على سطح السفينة

٣٣- تستبعد إتفاقية بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ الشحن على سطح السفينة من نطاق تطبيقها تاركة هذا الأمر للقواعد العامة فى القوانين الوطنية ولإتفاق الأطراف المعنية ، والسبب فى هذا الإستبعاد هو أن الشحن على السطح يعرض البضائع لمخاطر كبيرة .

وقد إشترطت المعاهدة توافر شرطين مجتمعين لكى يخرج هذا النوع من النقل عن نطاق تطبيقها: الأول هو أن يذكر فى سند الشحن أن البضائع قد

شحنت على سطح السفينة والثاني هو أن يتم النقل والبضائع مشحونة فعلاً على سطحها[1].

أما قواعد هامبورج فهى – على عكس إتفاقية بروكسل – لم تستبعد من نطاق تطبيقها البضائع المشحونة على سطح السفينة وتنص فى مادتها التاسعة على أن المبدأ هو تحريم شحن البضائع على السطح إلا إذا وافق الشاحن على ذلك أو إذا كان العرف فى ميناء الشحن قد استقر على شحن بضائع معينة على السطح أو إذا وجد نص قانوني آمر يقرر ذلك كما فى حالة بعض أنواع البضائع الخطرة كالمتفجرات والبضائع سريعة الإشتعال.

كما تنص ذات المادة على أنه إذا قام الناقل بشحن البضائع بدون موافقة الشاحن وهلكت البضائع أو تلفت أو تأخر تسليمها بسبب يرجع إلى واقعة الشحن على السطح دون غيرها فإن مسئولية الناقل عن ذلك الضرر تكون قاطعة (موضوعية) لا تقبل إثبات العكس .

أما خارج نطاق الإتفاقيات الدولية فنلاحظ أن الأصل فى كلا من قانون التجارة البحرية المصري[2] والفرنسي هو وجوب شحن البضائع المنقولة بحراً فى عنابر السفينة وليس على سطحها .

فالقانون الفرنسي يجيز الشحن على السطح إستثناءً فى الحالات التالية: -

١–فى حالة الملاحة الساحلية القصيرة[3].

٢–فى حالة وجود نص قانوني آمر.

١– إنظر فى تطبيق هذه الإتفاقية *Paris 24Av. 1992, B.T. 1992 p. 620* .

٢– المادة ٢١٦ من قانون التجارة البحرية .

٣– يقصد بالملاحة الساحلية فى فرنسا الملاحة التى تتم دون خطوط الطول والعرض المحددة للملاحة لأعالى البحار. إنظر فى تعريف الملاحة الساحلية فى فرنسا د. محمود سمير الشرقاوي " المرجع السابق " ، فقرة ٢٠ ص ٢٠.

٣-فى حالة موافقة الشاحن على ذلك.

وطبقاً لقانون التجارة البحرية المصري (مادة ٢١٦) أجاز المشرع الشحن على السطح فى حالات أربعة :

١-الإذن الكتابي من الشاحن بذلك.

٢-حالة الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية.

٣-إذا وجد نص قانوني آمر.

٤-إذا كان العرف فى ميناء الشحن قد استقر على شحن بضائع معينة على السطح .

ومفاد هذه النصوص أن الشحن على سطح السفينة يكون مسموحا في الحالات التي عددها القانون ولعل أهمها موافقة الشاحن و إعطائه إذنا كتابا للناقل وفقا للقانون المصري ، فقد أثار هذا الشرط العديد من القضايا أمام المحاكم لما له من تأثير على مسئولية الناقل .

أ : موافقة الشاحن شرط أساسي لصحة الشحن على السطح

٣٤- تتعرض البضائع المشحونة على السطح لمخاطر عديدة. فهى تتعرض من جهة للسقوط فى البحر ومن جهة أخرى للتقلبات الجوية فتتلف بسبب الأمواج والرطوبة وحرارة الشمس والأمطار والأنواء الخ.. ولذلك إشترط المشرع حصول الناقل على موافقة الشاحن قبل ممارسة هذا النوع من الشحن .

أما القضاء فهو يساير التطور الذي حدث في عالم النقل فأصبح يفرق بين شحن الحاويات على سطح السفن التقليدية وشحنها على السفن المتخصصة .

١ـ شحن الحاويات على السفن التقليدية

٣٥- المقصود بالسفن التقليدية السفن المعدة لشحن البضائع العادية بصورة أساسية والبضائع المحواة بصورة إستثنائية . وتقضي المحاكم بمسئولية الناقل إذا قام بشحن البضائع على سطح السفينة بدون الحصول على موافقة الشاحن[١] أو إذا قام بإضافة كلمة *shipped on deck* بعد توقيع الشاحن على سند الشحن[٢].

وقد تعرض القضاء الأمريكي عام ١٩٦٩ لقضية متعلقة بنقل بضائع على سطح سفينة تقليدية وهى قضية *Encyclopedia Britannica* . وتتلخص وقائع هذه القضية في عملية نقل عدد من الحاويات التي تحتوي على كتب (معاجم) ، وكان الناقل قد حرر سند شحن مدرج به شرط الحرية العامة الذي يقضي بحرية الناقل في شحن البضائع تحت أو على السطح ما لم يتم إخباره كتابيا في وقت لاحق بأن المطلوب هو شحن البضائع تحت السطح . و لما لم يقم الشاحن بإخبار الناقل برغبته في شحن الحاويات في العنابر قام الناقل بشحن ستة من الحاويات على السطح وإثنان في العنابر . وأثناء الرحلة تعرضت السفينة لعواصف شديدة ، الأمر الذي أدى إلى تلف محتوى إثنين من الحاويات المشحونة على السطح بسبب مياه البحر التي تسربت إلى داخل الحاويات . وأمام القضاء طالب الشاحن الناقل بدفع قيمة المعاجم الموجودة بالحاويتان بالكامل ، بالإضافة إلى الحاويات التي أصابها تلف كبير . رفضت محكمة أول درجة طلبات الشاحن مستندة في حكمها إلى العلاقة التعاقدية بين الشاحن والناقل وإلى أن الشاحن لم يخبر الناقل برغبته في الشحن في العنابر. وعندما عرض الأمر أمام محكمة الإستئناف قضت هذه الأخيرة بالإستجابة إلى طلبات

١- *Paris 1er Oct. 1986, B.T. 1986, P. 661, Aix- en – provence 22 Fév 1985, B.T. 1986, P. 154.*

٢- *Rouen 7Sept 1995 B.T.1995 ,P,732.*

الشاحن ومساءلة الناقل ومطالبته بتعويض الشاحن عن كامل الضرر . وقد إستندت المحكمة في ذلك إلى أن سند الشحن لم يتضمن ما يفيد أن الشحن سوف يتم على السطح ، الأمر الذي يفيد أن الناقل لم يحصل على موافقة الشاحن قبل الشحن على السطح .

٣٦- أما في فرنسا لجأ الناقلون مع تحوية البضائع إلى إدراج شرط عام فى سند الشحن يسمح لهم بشحن البضائع على السطح بدون موافقة الشاحن *Cargo and stowage – Deck stowage of containers* وغالباً ما يكون هذا الشرط مصحوبا بشرط خاص بعدم مسئولية الناقل فى حالة الهلاك أو التلف . ويحق للناقل بموجب هذا الشرط شحن البضائع على سطح السفينة تحت مسئولية صاحب البضائع وبدون الحصول على موافقته . وفي هذا الشأن يتشدد القضاء الفرنسي في حكمه على هذه الشروط ، فقد قضت محكمة النقض الفرنسية[١] بأنه بالرغم من صلاحية الشرط الخاص بالشحن على السطح بدون موافقة الشاحن إلا أن ذلك لا يعفى الناقل من إخطار الشاحن بذلك لحظة شحن البضائع فعلاً على السطح ، وبناء عليه حرمته المحكمة من الاستفادة من شروط الإعفاء من المسئولية .

ففى هذه القضية كان الناقل قد أدرج فى سند الشحن شرطا يسمح له بالشحن على سطح السفينة بدون موافقة الشاحن وبدون أن يكون مسئولاً عن الهلاك أو التلف الذى يلحق بالبضائع من جراء هذا الشحن. وعندما وصلت البضائع تالفة طلبت شركة التأمين – بعد تعويضها للمستلم- تعويضاً كامــلاً من الناقــل ، فإدعى هذا الأخير بعدم مسئوليته مستنداً فى ذلك إلى الشرط الخاص بالشحن على السطح ولكن إدعاءه قوبل بالرفض . واستندت محكمة النقض فى حكمها إلى أن توقيع الشاحن على سند الشحن لا يعادل موافقته على الشرط المتعلق بالشحن على السطح ،

١- *Cass18Janv.1994,B.T.1994,P.332.*

خاصة عندما يكون هذا الشرط مكتوباً بأحرف صغيرة جداً وغير واضحة[1]، ولذا كان يجب على الناقل إخطار الشاحن لحظة الشحن حتى يتمكن من التأمين على البضائع ضد مخاطر الشحن على السطح .

٣٧- و بهدف التحرر من الإلتزام بإخطار الشاحن لحظة الشحن لجأ الناقلون إلى إدراج شرط يستطيعون بموجبه الشحن على السطح " بدون إخطار الشاحن " . وقد قضت محكمة النقض الفرنسية بصحة هذا الشرط[2] وأيدها فى ذلك روديير[3] الذى يرى أن هذا الشرط يعفى الناقل من إخطار الشاحن لحظة الشحن . ومع ذلك بالرغم من موقف محكمة النقض قضت محكمة إستئناف Aix[4] فى حكم لاحق لمحكمة النقض بأنه إذا كان القبطان أو مستأجر السفينة لهم حرية إتخاذ القرار فى شحن البضائع على السطح بدون موافقة الشاحن فإن شرط " الشحن بدون إخطار الشاحن " ، لا يعطيهم الحق فى عدم إخطار الشاحن. وتضيف المحكمة أنه حتى إذا كان سند الشحن يحتوى على شرط " الشحن بدون إخطار الشاحـــن " فإن ذلك لا يعفي الناقل من إخطار الشاحن لحظة الشحن .

١- إنظر فى إشتراط وضوح الشرط :

Toulouse 6 Janv. 1987, B.T. 1988, P. 78.

هذا ويجب أن تكون موافقة الشاحن صريحة ولا يصح أن تكون ضمنية تستفاد من ظروف الحال إنظر فى ذلك د. على جمال الدين عوض " النقل البحري للبضائع " ١٩٩٢ فقرة ٤٨٦.

٢- *Cass16Nov.1965,D.M.F.1965,P.269.*

وإنظر فى إختلاف المحاكم حول ضرورة إخطار الشاحن د. عبد الرحمن سليم "شروط الإعفاء من المسئولية " رسالة دكتوراه ١٩٥٥ ، ص ١٧٥ .

٣- *.R.RODIERE, "Affrèment et transports." T.II op cit. n° 523*

٤- *Aix 18 Juin 1985, D.M.F. 1986, P. 740, note R. ACHARD.*

ونرى أن موقف القضاء الفرنسي متشدد بعض الشيء حيث أنه يبقى الناقل ملزماً بإخطار الشاحن لحظة الشحن الفعلي حتى إذا كان الشاحن قد أعطى موافقته على الشحن على السطح . ومنعا للتكرار سنكتفي هنا بالإشارة إلى أن لنا بعض الملاحظات على موقف القضاء الفرنسي في هذا الصدد سنعرض لها عند دراسة الأثر الذي يرتبه الحصول على موافقة الشاحن على مسئولية الناقل .

٢ـ شحن الحاويات على السفن المتخصصة

٣٨- نقصد بالسفن المتخصصة *Purpose built containers ships* سفن الحاويات المعدة خصيصا لنقل الحاويات أى تلك التي سواء تم تحويلها من سفن بضائع عامة وسفن صهاريج إلى سفن حاويات أو تلك التي بنيت أصلا لتكون سفن حاويات . ويراعى في تصميم هذه السفن إمكانية نقل ما يتراوح بين ٢٥ و ٤٠ % من حمولتها على السطح[1] ، كما يصمم هيكلها بحيث يقلل من ضغط المياه على بدن السفينة وحمولتها ، فضلا عن تزويدها بخزانات لتقليل تمايل السفينة ، وأخيرا تزود أسطحها بمبايت ومساكات لتثبيت الحاويات على سطحها بحيث تصبح الحاويات جزءا من بدن السفينة إن أجزنـــا التعبيـــر ، ممايقل معه إلى حد بعيد إحتمال سقوط الحاويات فى البحر فيتوافر لها الحماية والسلامة الكافيـــة .

١- فالعنابر فى هذه السفن مصممة على شكل خلايا ذات مقاسات نمطية متناسبة مع مقاسات الحاويات أما السطح فهو مصمم خصيصاً لإستقبال الحاويات وتثبيتها بمساكات وعرلو وتوصيلات كهربائية لتزويد الحاويات المبردة بالتيار الكهربائي اللازم لها. إنظر فى هذا الشأن د. إبراهيم مكي " المرجع السابق " فقرة ٥٤ وما بعد ص ٤٥. د. فاروق ملش " المرجع السابق " ص ٢٤٢.

وكان من المفروض أن تواكب النصوص التشريعية هذا التطور الهائل الذي حدث في صناعة السفن ، إلا أن المشرع الوطني[1] والدولي[2] لم يأخذا هذا التطور في عين الإعتبار وإكتفيا بمعالجة مسألة جواز الشحن على السطح من عدمه بالشروط التي أوضحناها أعلاه لتبقى القاعدة في مصر هى الحصول على موافقة الشاحن كشرط أساسي لصحة الشحن على السطح وذلك دون تمييز بين ما إذا كان الشحن قد تم على سفن تقليدية أو متخصصة .

وعلى عكس التشريع المصري والدولي يمتاز التشريع الفرنسي بمسايرته للتطور المذهل الذى حدث فى هذا المجال . فقد تم تعديل نصوص قانون ١٨ يونيو لعام ١٩٦٦ بالقانون رقم ٧٩- ١١٠٣ بتاريخ ٢١ ديسمبر لعام ١٩٧٩ الذى ينص فى المـادة ٢٢ منـه على إعتبـار " موافقة الشاحن مفترضة فى حالة شحن الحاوية على سطح السفينة المجهزة خصيصاً لهذا النوع من النقـل " . ويؤدى تطبيق هذا النص إلى إنقلاب عبء الإثبات فبدلاً من إشتراط الحصول على موافقة الشاحن قبل الشحن على السطح أصبحت هذه الموافقة مفترضة وعلى الشاحن الذى لا يريد شحن بضائعه على السطح أن يعترض على ذلك .

إلا أن تجاهل التشريعات الأخرى لمسألة ظهور السفن المتخصصة لم يمنع القضاة من مجاراة هذا التطور وترجمة آثاره على أحكامهم القضائية

١- المادة ٢١٦ من قانون التجارة البحرية " عدا الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية لايجوز للناقل شحن بضائع على سطح السفينة إلا إذا أذن له الشاحن في ذلك كتابة ، أو إذا كان الناقل ملزما بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن أو إذا إقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية ، ويجب في جميع الأحوال أن تذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح " .

٢- المادة ٩ من إتفاقية هامبورج .

الخاصة بصدد مسئولية الناقل من عدمه في حالة الشحن على سطح السفن المتخصصة بدون موافقة الشاحن .

فبعد ظهور السفن المتخصصة لم يجد الناقلون ما يدعو إلى ضرورة الحصول على موافقة الشاحن قبل شحن الحاويات على سطح هذه السفن وبدأوا في شحن الحاويات على سطح السفن المتخصصة بدون الحصول على موافقة الشاحن .

وقد أيد القضاء الأمريكي موقف الناقلين ، ففى قضية *Mormacvega* [١] قام الشاحن برص طبالي من مادة الراتنج داخل الحاوية وسلمها للناقل لنقلها من ميناء نيويورك إلى ميناء روتردام على السفينة *Mormacvega* المخصصة لنقل البضائع العامة والتى تم إصلاحها وتحويل بنائها لتصبح صالحة لنقل الحاويات والبضائع الصب . وقام الناقل بإصدار سند شحن بدون أن يوضح فيه أن شحن الحاوية سيكون على سطح السفينة فى الوقت الذى تم فيه شحن الحاوية بالفعل على السطح . وبعد سقوط الحاوية فى البحر أثناء النقل إدعى الشاحن بأن الناقل قد شحن الحاوية على السطح بدون موافقته ومن ثم يتعين على المحكمة حرمانه من الحق فى تحديد المسئولية . وبالرغم من ذلك قضت محكمة إستئناف الولايات المتحدة بحق الناقل فى الإستفادة من شرط تحديد المسئولية المدرج فى سند الشحن مستندة فى ذلك إلى أن الشاحن قد تقدم بمحض إرادته وحجز مكاناً للحاوية المملوكة له على سطح سفينة صممت خصيصاً لشحن الحاويات على السطح . كما أنها قررت بأن سطح سفينة الحاويات هو المكان الطبيعي لنقل الحاويات.

وكانت هذه القضية نقطة الإنطلاق لكثير من القضاة الأمريكيون والأجانب . ففي قضية *Red Jacket* والمتعلقة بنقل خمسين حاوية وقعت من على سطح السفينة وفقد منها ٤٣ حاوية بسبب التقلبات الجوية التي

١- *Decided January 1, 1974, American Maritime Cases 1974-67.*

تعرضت لها السفينـــة ، قضت المحكمة بأن هذه السفينة سفينة حاويات جهزت خصيصا لنقل الحاويات على السطح وفي العنابر وبناء عليه يهمل طلب الشحن تحت السطح مالم يؤشر على سند الشحن بأن البضائع خطـــرة ، وبالتالي تعتبر الشركة الناقلة غير مهملة في شحنها للحاويات على السطح بدون موافقة الشاحن[١] .

وقد تأثر القضاء الإنجليزي بموقف القضاء الأمريكي و إعتبر في قضية *Nea Tyhi* أن الشحن على سفن متخصصة لا يعتبر إستثنائيا ، و قضى بإستفادة الناقل من تحديد المسئولية الذي تقرره له إتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤[٢].

وقد أكد القضاء الأنجلو أمريكي مسايرته للتطور الذي حدث في مجال الشحن على السطح وأجاز الشحن على السطح بالرغم من تعليمات الشاحن بشحن بضائعه في العنابر . ففي قضية *Rosen Bruch* قام الناقل بشطب عبارة " ينقل تحت السطح " المكتوبة على سند الشحن بواسطة الشاحن وشحن البضائع على سطح السفينة . وأثناء الرحلة سقطت الحاويات في البحر وقضت المحكمة بأنه يحق للناقل شحن الحاويات على السطح وله أن يرفض طلب الشاحن بالشحن تحت السطح .

وفي قضية *ELECTRO – TEC Corporation* كان الشاحن قد سلم الناقل ثلاثة حاوياتٍ ولم يشر في سند الشحن إلى مكان شحن البضائع ، وفي أثناء الرحلة تعرضت السفينة إلى طقس سيء ألحق أضرارا ضخمة بالحاويات . دفع الناقل بالسبب الأجنبي الذي يتمثل في الطقس السيء الذي لا يد له فيه ، وقبلت منه المحكمة هذا الدفع متأثرة بقضية

١- *Houlden & Co. ltd. V.ss.Red Jacket .ETAL United States Destract Port Southen Directed of New York , May 10 (1977) A.M.C. p.1382*

٢- *Nea Tyhi (1982) Loyd's Law Reports ,p.296 .*

Mormacveg وقضت بأن التطور الهائل في صناعة السفن وظهور السفن المتخصصة غير من النظرة القديمة للسطح بحيث لم يعد الشحن على سطح السفن المتخصصة إنحرافا غير معقول ، وأضافت أن ما كان غير معقولا بالأمس أصبح معقولا اليوم .

ونخلص مما تقدم إلى أن القضاء الأمريكي والإنجليزي يفرقان بشكل واضح بين الشحن على سطح السفن التقليدية والشحن على السفن المتخصصة ويحرران الناقل في الحالة الأخيرة من الحصول على موافقة الشاحن التي ليس لها مبرر بسبب الأمان والثبات الذي يوفره هذا النوع من السفن للبضائع المشحونة على السطح .

ب : تأثير موافقة الشاحن على مسئولية الناقل

٣٩- إذا قام الناقل بشحن البضائع على السطح بدون موافقة الشاحن فإن الشحن فى هذه الحالة يعتبر " غير قانوني " وله نتائج هامة على مسئولية الناقل . أما إذا كان الشحن قد تم بعد الحصول على موافقة الشاحن فإن الشحن فى هذه الحالة يكون " قانونيا " .

ولكن بالرغم من قانونية الشحن على السطح فى الحالة الأخيرة إلا أن هذا لا يمنع من إرتكاب الناقل لخطأ ما عند تنفيذه لمهمته . ويهمنا قبل دراسة أثر هذا الخطأ على مسئولية الناقل فى حالة الشحن " القانوني " دراسة المسئولية فى حالة الشحن " الغير قانوني " أى الشحن بدون موافقة الشاحن .

١- الشحن " غير القانوني " :

٤٠- يلتزم الناقل فى حالة شحن الحاويات على السطح بدون موافقة الشاحن بتعويض هذا الأخير تعويضا كاملا عن الضرر[1]. وهذا هو ما يقضي به القضاء الذى لنا على أحكامه بعض الملاحظات .

١- يتحمل الناقل المسئولية عن الضرر حتى ولو كان الضرر قد حدث بفعل قوة قاهرة، وذلك لأن إخلال الناقل بعدم الشحن على السطح هو الذى هيأ للقوة القاهرة أن-

٤١- لاحظنا من خلال إستعراضنا لأحكام القضاء أن هناك نوعان من الخطأ يؤديان إلى بطلان الشروط الخاصة بالمسئولية : خطأ الناقل بسبب شحنه البضائع على السطح بدون موافقة الشاحن وخطأ الناقل - بالرغم من حصوله على موافقة الشاحن - بسبب عدم إخطاره الشاحن بلحظة الشحن .

ويعامل القضاء الناقل ذات المعاملة فى الحالتين ويعتبره مسئولاً إذا لم يحصل على موافقة الشاحن[١] أو لم يخطره بلحظة الشحن فيحرمه من الإستفادة من الشروط الخاصة بالمسئولية ويضطر الناقل فى الحالتين إلى تعويض الشاحن تعويضا كاملا .

وقد أيدت محكمة النقض الفرنسية [٢] موقف القضاء وأضافت لما قضى به أن درجة جسامة خطأ الناقل لا تؤثرعلى قيمة التعويض الذى لابد وأن يكون كاملاً ، وتستند المحكمة في ذلك إلى أنه طالما توافرت أركان الخطأ فليس على المحكمة أن تبحث عما إذا كان الناقل كان عنده نية إحداث الضرر من عدمه .

٤٢- نعيب على موقف القضاء الفرنسي مساواته لخطأ الناقل الذى يشحن على السطح بدون موافقة الشاحن بخطأ الناقل الذى لا يخطر الشاحن لحظة الشحن بالرغم من حصوله على موافقته الكتابية . ونرى أنه طالما وافق الشاحن على هذا النوع من الشحن فإن إلتزام الناقل

=تحدث أثرها. إنظر فى ذلك المعني د. مصطفى الجمال " دروس فى القانون البحري" ، الإسكندرية ١٩٦٨ ص ٢١٧ على البارودي " مبادئ القانون البحري" ص ١٦٥وإستئناف مختلط٩مارس١٩٢٧ ص ٣٩-٣١٦.

١- *Paris 1er oct. B.T. 1986, B.T. 1986, p. 661, Rouen 7 sept. 1995, B.T. 1995, P.732*

٢- *Cass18Janv.1994,B.T.1994,P.332.*

بإخطار الشاحن لحظة الشحن ليس له فى نظرنا أهمية في جميع الأحوال وذلك لأن الشاحن قد وافق على الشحن على السطح بكل ما يحمله من مخاطر .

وإذا كان الإلتزام بإخطار الشاحن لحظة الشحن أمراً هاماً لتمكين الشاحن من التأمين على البضائع ضد المخاطر التى يؤدى إليها هذا النوع من الشحن[1] إلا أنه لا يجب الإعتداد بهذا الإلتزام فى جميع الأحوال بدون تمييز . فيجب أن نفرق فى هذا الشأن بين موافقة الشاحن وإذن الشاحن للناقل بالشحن على السطح . فإذا كان سند الشحن يحتوى على عبارة " يجوز شحن البضائع على السطح " فإن ذلك يعتبر مجرد رخصة من الشاحن للناقل بالشحن على السطح يجوز للناقل إستعمالها أو عدم استعمالها . أما إذا كان سند الشحن ينص صراحة على الشحن على السطح بعبارة " سوف يتم شحن البضائع على السطـــح " مثلا ووقع عليها الشاحن فإن ذلك يعتبر إتفاقا صريحا بين الناقل والشاحن على النقل على السطح . وفى الحالة الأولى أى حالة ترخيص الشاحن للناقل بالنقل على السطح فلا إعتراض على موقف القضاء الذى يتطلب إخطار الناقل للشاحن لحظة الشحن وذلك لأن الشاحن لا يعلم إذا ما كان الناقل سوف يستعمل هذه الرخصة أم لا . أما إذا كان الشاحن قد أعطى موافقته الصريحة على الشحن على السطح بكل ما يحمله ذلك من مخاطر فلا نرى لماذا يجب على الناقــل إخطــار الشاحــن لحظــة الشحــن ، فالمفروض أن الشاحن يعلم تمام العلم أن البضائع سوف تشحن على السطح[2]، ولذلك كان لزاماً عليه التأمين على البضائع بمجرد توقيعه على سند الشحن .

١- إنظر فى ذلك د. كمال حمدي " القانون البحري " ، فقرة ٧٣٧، ص ٦٠٤، د. على جمال الدين عوض، المرجع السابق، فقرة ٤٨٦.

٢- يمكن للشاحن معرفة ما إذا كان الناقل سيشحن البضائع على السطح أم فى العنابر من خلال أجرة النقل حيث أن أجرة نقل البضائع على السطح أقل (أو هكذا يجب أن تكون) من أجرة نقل البضائع داخل العنابر.

وتكمن أهمية هذه التفرقة بين موافقة الشاحن وترخيصه للناقل بالشحن على السطح في الأثر الذي ترتبه على مسئولية الناقل . ونرى أنه إذا لم يخطر الناقل الشاحن – فى حالة موافقة الشاحن على الشحن على السطـــح – فإن ذلك لا يجب أن يكون سبباً فى إنعقاد مسئولية الناقل إلا إذا كان قد تم الإتفاق على إخطار الشاحن لحظة الشحن ولم يستجب الناقل لهذا الطلب . وفي هذه الحالة تنعقد مسئولية الناقل ليس إرتكازا على إخلاله بإلتزامه بالحصول على موافقة الشاحن ولكن إرتكازا على عدم إحترامه لتعليمات الشاحن . وفي هذه الحالة لا يجب حرمان الناقل من الاستفادة من الشروط الخاصة بالمسئولية لأن ذلك الخطأ ليس بالخطأ الجسيم ولكنه مجرد إهمال فى إخطار الشاحن بأن الخطر الذى تتعرض له البضائع من جراء الشحن على السطح قد أصبح فعلياً . ويجب فى رأينا فى هذه الحالة تقدير مسئولية الناقل وفقاً لنص المادة ٢٣٣ من قانون التجارة البحرية التى تسمح له بتحديد المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز الألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع ، أى الحدين أعلى .

٤٣- أما موقف القضاء المقرر لمسئولية الناقل فى الحالة التى لم يتم إخطار الشاحن فيها بلحظة الشحن وكانت موافقة الشاحن غير مكتملة الشروط كأن يكون مثلاً الشرط الخاص بالشحن على السطح مكتوباً بطريقة غير واضحة أو تم إضافته بعد توقيع الشاحن[1] ، فهو محل تقدير لأن موافقة الشاحن فى هذه الحالة تعتبر منعدمـــة . فإذا كان الأمر كذلك فإنه من الطبيعي مساءلة الناقل عن تعريضه أموال الغير للخطر بسبب شحنه البضائع من تلقاء نفسه على السطح ، وفى هذه الحالة يجوز حرمان الناقل من الإستفادة من شروط تحديد المسئولية . وهذا هو ما

١- *Rouen7Sept.1995,Préc.*

يفسر موقف محكمة النقض الفرنسية عندما قضت بأنه لا داعي للتفرقة بين الخطأ البسيط والخطأ الجسيم ، حيث أن المحكمة قد رأت أن المخاطرة التى أخذها الناقل من تلقاء نفسه بشحنه البضائع على السطح بدون موافقة الشاحن تعتبر فى حد ذاتها من الجسامة بحيث أنها تحرمه من الاستفادة من الشروط الخاصة بالمسئولية .

وينطبق هذا الحل أيضاً فى حالة ما إذا أذن الشاحن فقط للناقل بالشحن على السطح ، حيث أنه فى هـذه الحالـة - كما أوضحنا أعلاه - لا يعلم الشاحن إذا ما كان الناقل سيستعمل هذه الرخصة من عدمه ، فإذا لم يخطر الناقل الشاحن فإن ذلك يعد فى نظرنا سبباً لحرمانه من الإستفادة من شروط تحديد المسئولية لأنه يتصرف من تلقاء نفسه وعرض البضائع للخطر بدون الحصول على موافقة الشاحن وبدون إعطائه الفرصة للتأمين على بضائعه .

٢- الشحن "القانوني" :

٤٤- إذا قام الناقل بشحن البضائع على السطح في الأحوال التى أقرها القانون أو ذكر فى سند الشحن ان البضائع مشحونة على السطح فإن ذلك لا يقوم بذاته سبباً لإعفائه من المسئولية عن هلاك أو تلف البضائع وإنما تظل مسئوليته قائمة لأنه ضامن لوصول البضائع فى ظروف جيدة إلى مكان الوصول ، كما لا تعتبر موافقة الشاحن فى هذه الحالة بمثابة رخصة لسلوك الناقل سلوكا شائنا يؤدي إلى الإضرار بالبضائـــع .

فعندما يرتكب الناقل خطأ بسيطاً فى تنفيذ مهمته فإن حقه فى الإستفادة من شروط تحديد المسئولية المدرجة فى سند الشحن لا يسقط ، شريطة أن تكون هذه الشروط قد نمت إلى علم موكله وقبل بها . ولا يختلف الأمر كثيرا إذا ما إرتكب الناقل خطأ جسيماً فقد نصت المواد ٢٤١ فقرة ١ و ٢٣٥ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية على أنه : " لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد

تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم إكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكــن أن يحدث " . وكذلك " لا يجوز لتابع الناقل التمسك بتحديد المسئولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع بقصد إحداث الضرر أو بعدم إكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث " .

ومن الملاحظ أن النصوص المذكورة أعلاه لم تتعرض لفكرة الخطأ الجسيم الأمر الذي يفهم منه أن الخطأ الجسيم لا تأثيرله على درجة مسئولية الناقل . وهذا هو بالفعل ما قضت به محكمتى النقض المصرية والفرنسية ، فقد قضت محكمة النقض المصرية في حكمين لها بجواز إستفادة الناقل من تحديد المسئولية في حالة الخطأ الجسيم [1].كما قضت حديثاً محكمة النقض الفرنسية[2] بحكم مشابه تطبيقاً للمادة ٢٨ من القانون الفرنسي ١٨ يونيو لسنة ١٩٦٦والتى تنص على أن الغش[3] – وليس الخطأ الجسيم – هو الذي يحرم الناقل من الإستفادة من الشروط الخاصة بالمسئولية فى حالة الشحن على السطح .

١- طعن رقم ١٢٤ جلسة ١٩٦٠/٢/١١ المكتب الفني سنة١١ ، س ق ٢٥ ، ص ١٢٧.
طعن رقم ٥٦٩ جلسة ١٩٦١/٦/٢٢ ، المكتب الفني سنة١٢ ، س ق ٢٥ ، ص ٥٥٧ . طعن رقم ٦١٠ جلسة ١٩٦١/١١/٩ ، المكتب الفني سنة ١٢ ، س ق ٢٥ ، ص ٦٧٢ . طعن رقم ٥٦٩ ، جلسة ١٩٧٥/٥/٢٦ ، المكتب الفني سنة ٢٦ ، س ق ٤٠ص ١٠٧٨ .
إنظر لمزيد من التفاصيل : د. كمال حمدي، المرجع السابق فقرة ٧٦٦ وما بعد ص ٦٣٨.

٢- *Cass24Mai. 1994préc.*
Cass 11 Mars 1960 D. 1960 , p. 227 , note RODIERE.
وإنظر فى أثر خطأ للناقل على مسئوليته :
A. CHAO, " Transport en pontée , Incidence des fautes du transporteur sur sa resoponsabilité", B.T. 1995, P. 709.

٣- تعديل المادة ٢٨ بقانون ٢٣ ديسمبر ١٩٨٦ الفرنسي لم يغير شئ فيما يخص آثار الخطأ الجسيم على مسئولية الناقل. فى المقابل أضافت هذه المادة الخطأ غير المغتفر كحالة جديدة لإعفاء الناقل من المسئولية .

الفرع الثالث
رص وتستيف الحاويات

٤٥- المقصود برص وتستيف الحاويات هو ترتيبها في الأماكن المختلفة المعدة لها في وسيلة النقل . ويشترط عند رص الحاويات مراعاة أمرين : الحفاظ على سلامة الحاوية بما فيها من مخاطر الهلاك أو التلف أثناء السفر [١] وكذلك الحفاظ على وسيلة النقل نفسها كالحفاظ على بدن السفينة وتوازنها وبالتالي سلامتها [٢] .

وليس في قانون التجارة ثمة نصوص تنظم عملية رص وتستيف البضائع ولكن قد جرى العمل على أن يتم الرص وفقا لما تم الإتفاق عليه في العقد أو طبقا لعرف الميناء [٣] .

والأصل في النقل البحري أن يتم رص الحاويات في عنابر السفينة بطريقة تقيها من مخاطر الهلاك والتلف . ولرص البضائع قواعد فنية تنص عليها معاهدات دولية أهمها معاهدة لندن لعام ١٩٦٦ الخاصة بخطوط الشحن والتي إنضمت إليها مصر في عام ١٩٦٨ بالقرار الجمهوري رقم ٧٥٣ لعام ١٩٦٨ .

ويقضي كلا من قانون التجارة البحرية وإتفاقية هامبورج وإتفاقية بروكسل لسندات الشحن لعام ١٩٢٤ على إلتزام الناقل برص البضائع في السفينة ، وهو إلتزام قانوني لا يجوز له التملص منه أو الإتفاق على إعفائه من القيام به [٤] . وفي حالة عدم تطبيق إتفاقية هامبورج أو بروكسل

١- *Cass. 16 Déc. 1965 D.M.F. 1966 p. 269.*

٢- د. محمد سمير الشرقاوي " المرجع السابق " ١٩٩٣ فقرة ٣٥١ .

٣- د. عبد الرحمن سليم " شروط الإعفاء من المسئولية طبقا لمعاهدة سندات الشحن "المرجع السابق " ص. ١٧٣ .

٤- د. عبد الرحمن سليم ، ص. ١٥٣ .

على النقل فغالبا ما يحرص الناقلين على إدراج شرط يعفيهم من التستيف السيء [1].

ولكن لما كان رص البضائع له تأثير قوي على ثبات السفينة وتوازنها وبالتالي سلامتها فهو يدخل ضمن إختصاصات الربان الفنية [2]، بحيث يلتزم نيابة عن الناقل[3] بالإشراف عليه وبالإطمئنان على أن الرص والتستيف قد تم بطريقة مطابقة لإشتراطات السلامـــة [4].

ويتولى الضابط الثاني تحت مسئولية الربان إعداد خريطة توضح أماكن الحاويات في السفينة تسمى بخريطة الشحن *Cargo plan – Plan de chargement* ، وهى خريطة توضح أماكن الحاويات سواء داخل العنابر أو على سطح السفينة بهدف تسهيل تداولها وتحريكها سواء عند الشحن أو عند التفريغ والمحافظة على البضائع الموجودة بها وعلى سلامة السفينة وتوازنها .

وقد يحدث عند وصول السفينة في ميناء التفريغ إكتشاف تلفيات في البضائع بسبب سوء التستيف ، ولذلك يحرص الربان – إتقاء لأي منازعات – إثبات عدم وجود عيب في الرص والتستيف وذلك بطلبه

١- إنظر المرجع المشار إليه في " عقد الشحن والتفريغ " للدكتور كمال حمدي ، منشـأة المعارف ، ٢٠٠٢ ، فقرة ٢٣ ص. ٢٩ .

٢- د. مصطفى كمال طه " القانون البحري " ، دار الجامعة الجديدة ، ١٩٩٨ ، فقرة ٣٦٢ ص ٢٦٥ ؛ " الأصول " فقرة ٤٦٣ ؛ د. علي جمال الدين عوض " النقل البحري للبضائع " ، فقرة ٤٨٨ . وإنظر في القضاء الفرنسي: *Paris 29 Nov. 1978, DMF 1979, p. 80*

٣- د. مصطفى كمال طه " أصول القانون البحري " ١٩٥٢ ، فقرة ٤٦٣ ، د. محمود سمير الشرقاوي ، المرجع السابق ، فقرة ٣٥١ .

٤- الإلتزام برص البضائع يقع على عاتق الناقل وهو إلتزام يتعلق بالنظام العام ، وعندما يقوم به الربان فهو يتصرف بالنيابة عن الناقل .

إجراء معاينة تهدف إلى هذا الغرض تتم بواسطة خبراء متخصصين في هذا المجال[1] .

٤٦- ويثار التساؤل حول الطبيعة القانونية للخطأ في عملية رص وتستيف البضائع ، هل هو خطأ ملاحي أم خطأ تجاري[2] ؟ والإجابة على هذا التساؤل تفيدنا في حالة تطبيق معاهدة بروكسل لسندات الشحن لعام ١٩٢٤ على مسئولية الناقل البحري [3] حيث تقرر الإتفاقية إعفاء الناقل من المسئولية في حالة الخطأ الملاحي .

وقد إختلفت آراء الفقهاء في هذا الصدد حسب ما إذا كان الخطأ في عملية الرص يؤثر على سلامة السفينة أو على سلامة البضائع . فيرى البعض أنه إذا كان الخطأ من الجسامة بحيث يؤثر على سلامة السفينة فهو يعتبر خطأ ملاحيا [4] أما إذا كان يؤثر على سلامة البضائع نفسها والمحافظة عليها فهو خطأ تجاريـــا[5] . أما البعض الآخر فهو يرى أن الخطأ تجاريا في جميع الأحوال [6] و يستندون في ذلك إلى أن الرص في السفينة إنما هو عملية فنية تدخل ضمن إختصاصات الربان لأنها تؤثر بدرجة كبيرة

١- من المقرر أن محضر المعاينة ليس سوى قرينة بسيطة على سلامة الرص والتستيف تخضع لتقدير القاضي .إنظر في ذلك د. كمال حمدي " القانون البحري " ، فقرة ٦٧١ ص ٥٣٦ والمراجع .

٢- إنظر في الفرق بين الخطأ التجاري والخطأ الملاحي : *LAFAGE (G.H.) Faute commerciale et faute nautique , D.M.F. 1963 p. 104 .*

٣- لا تقرر إتفاقية هامبورج - التي تأثر بها قانون التجارة البحرية - أى إعفاء للناقل البحري بسبب الخطأ الملاحي .

٤- *Christ Roger " De la responsabilité du transporteur maritime d'aprés les lois française et Allemande des 2 avril 1936 et 10 aout 1937 " Thèse Paris 1943 , p. 145*

٣- د. علي يونس " عقد النقل " ، القاهرة ١٩٦٥ ، فقرة ٢٢١ .

٤- د. عبد الرحمن سليم ، المرجع السابق ، ص. ٢٤١ .

وأساسية على إتزان السفينة وسلامتها وقد يؤدي عدم أدائها بإتقان إلى إنقلاب السفينة .

ونحن لا نؤيد هذا الرأي لأنه لا يجب الخلط بين الغرض من الرص وبين النتيجة التي تنتج عن العيب في أدائه ، فالغرض الأساسي من رص البضائع ليس المحافظة على إتزان السفينة بل الحفاظ على سلامة البضائـــع . وهذا الغرض (المحافظة على سلامة البضائع) هو وحده الذي يحدد ما إذا كان العمل ملاحيا أو تجاريا ، وهو وحده الذي يحدد ما إذا كان العمل يدخل ضمن أعمال إدارة السفينة فيعتبر الخطأ فيه خطأ في إدارتها أى ملاحيا أو ضمن أعمال إدارة الحمولة فيعتبر الخطأ فيه خطأ تجاريا . ويعضد أنصار هذا الرأي رأيهم بأن المادة الثالثة فقرة ٢ من المعاهدة تلزم الناقل بالقيام برص البضائع وحفظها بما يلزم لذلك من عناية ودقة ، فإذا كان الغرض الأساسي من الرص هو المحافظة على بين السفينة وسلامتها ماكانت المعاهدة قد ألزمت الناقل بمثل هذا الإلتـــزام . هذا فضلا عن وجوب قيام الناقل بهذا الإلتزام سواء كانت كمية البضائع كبيرة بحيث تؤثر على توازن السفينة أو قليلة ولاتؤثر عليه مما يدل على أن الغرض من الرص هو الحفاظ على البضائع وليس على السفينة[1] .

المطلب الثاني
إلتزامات الناقل أثناء النقل

٤٧- لا تنتهي إلتزامات الناقل بشحن ورص الحاويات في وسيلة النقل بل تمتد إلتزاماته أثناء الرحلة البحرية نفسها ، فيلتزم الناقل من جهة بنقل البضائع إلى المكان المتفق عليه ومن جهة أخرى بالمحافظة عليها أثناء النقل .

الفرع الأول : نقل البضائع المحواة

الفرع الثاني : المحافظة على الحاويات بمضمونها

١- د. عبد الرحمن سليم ، المرجع السابق ، ص. ٢٤٢ .

الفرع الأول
نقل البضائع المحواة

٤٨- يلتزم الناقل البحري بنقل البضائع[١] من ميناء القيام إلى ميناء الوصول لتسليمها للمرسل إليه في الوقت المتفق عليه . وإذا لم يتم الإتفاق في العقد على وقت محدد لتنفيذ العقد فيفترض في هذه الحالة أن طرفي العقد قد إتفقا على إتمام النقل في مدة معقولة[٢] يتم تقديرها وفقا لمسافة الرحلة البحرية ونوع السفينة وقوتها وطبيعة البضائع[٣] .

كما يلتزم الناقل بإتباع خط سير مستقيم دون أن ينحرف عنه[٤] إلا إذا كانت هناك ضرورة لذلك كأن يكون ضمن إتخاذ التدابير الخاصة بإنقاذ الأرواح أو الأموال ، وفي هذه الأحوال له أن ينحرف إنحرافا معقولا *reasonable deviation* يؤدي إلى إعفائه من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في وصولها .[٥]

ويلتزم الناقل أيضا بأن يسلك الطريق المتفق عليه أو الذي جرت العادة على إتباعه ، وإذا كانت مواني الوقوف غير محددة فله أن يقف بالسفينة في المواني التي جرت العادة بالوقوف فيها .

وأخيرا يلتزم الناقل بتنفيذ النقل على السفينة التي شحنت عليها البضائع منذ البداية ، فليس للربان حق تغيير السفينة في الطريق وتفريغ البضائع

١- المادة ٢١٥ من قانون التجارة البحرية .

٢- وهو ما تنص عليه المادة ٥ فقرة ٢ من إتفاقية هامبورج في تحديدها للمقصود من التأخير في تسليم البضائع .

٣- د. علي يونس " المرجع السابق " ، فقرة ٢٢٣ .

٤- إنظر في الأحوال المسموح للناقل فيها بالإنحراف عن الطريق المستقيم : سكراتون ، فقرة ١٢٣ ، كارفر، جزء ٢ فقرة ٧٠٥ إلى ٧٤٢ ، *CHORLEY and GILES , Shipping Law : 8 th ed.London , 1987 , p. 275 .* عن د. كمال حمدي " إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ " ، فقرة ٤٤ ص. ٥٢ .

٥- المادة ٢٤٢ من قانون التجارة البحرية ، والمادة ٥ فقرة ٦ من إتفاقية هامبورج .

منها لشحنها على سفينة أخرى *transbordement- transhipment* . إلا أن ذلك لا يمنع الناقل من إحتفاظه في العقد بحق تغيير السفينة أثناء الرحلة البحرية و إستخدام سفينة بديلة إذا تعطلت السفينة الأصلية وعجزت عن مواصلة الرحلة .

وفي ذلك توجب المادة ٢١٧ من قانون التجارة البحرية علي الناقل بذل العناية الكافية لإعداد السفينة البديلة ، وهو يلتزم ببذل هذه العناية حتى لو كانت السفينة البديلة غير مملوكة له وحتى لو كان السبب هو القوة القاهرة فعليه بذل العناية الكافية حتى تصل البضائع إلى ميناء الوصول المتفق عليه .

ويلتزم الربان بقيادة السفينة إلى الميناء المتفق عليه ، فإذا ما كان قد إتفق مع الشاحن على مينائين للوصول (وهو أمر جائز) فله في هذه الحالة الوصول بالبضائع إلى الميناء الأول على أن ينتظر تعليمات الشاحن بتفريغ البضائع به أو بالميناء الثاني .أما إذا كان العقد يجيز للربان قيادة السفينة إلى ميناء آخر غير الميناء المتفق عليه كأن يحتوي العقد مثلا على عبارة " أو أي ميناء آخر قريب يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان " فإنه يجوز في هذه الحالة للربان – إذا ما تعذر الوصول بالسفينة إلى الميناء المتفق عليه بسبب قوة قاهرة – قيادة السفينة إلى ميناء آخر قريب .

٤٩- أما إذا كان النقل بريا فإن ذات إلتزامات الناقل البحري تقع على عاتق الناقل البري الذي يلتزم هو الآخر بإتباع الطريق المتفق عليه أو بإختيار أفضل الطرق[1] إذا لم يكن هناك ثمة إتفاق بينه وبين المرسل على إتباع طريق معين . كما يجوز للناقل تغيير الطريق المتفق عليه إذا إضطرته الظروف لذلك ، فإن وجدت هذه الظروف يعفى الناقل من المسئولية عن التأخير أو غيره من الأضرار التي تنجم عن تغيير

١- المادة ٢٢٨ فقرة ١ من قانون التجارة والمادة ٢١٥ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية .

الطريق[1] . ولايقتصر الأمر على إعفاء الناقل من المسئولية في حالة وجود الظروف التي تضطره لتغيير الطريق بل يمتد ليخوله الحق في المطالبة بالمصروفات الإضافية الناشئة عن تغيير الطريق . إلا أن إعفاء الناقل من المسئولية ليس حقا مخولا له على الإطلاق بل يحرم منه إذا ثبت غشه أو إرتكابه هو أو تابعيه خطأ جسيما .

٥٠- وإلتزام الناقل بنقل البضائع هو إلتزام بتحقيق نتيجة[2] ، فالناقل مسئول عن هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلمه البضائع في ميناء الشحن وحتى تسليمه إياها لصاحب الحق فيها في ميناء التسليم ، ولا يعفيه من المسئولية إلا إثباته أن الضرر قد تحقق بسبب حدث أجنبي لا يد له فيه .

الفرع الثاني
المحافظة على الحاويات بمضمونها

٥١- يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع المحواة إثناء الطريق [3]، ويبدأ هذا الإلتزام ليس من لحظة تحرك وسيلة النقل ولكن من لحظة إستلام الناقل للبضائع على النحو الذي أوضحناه أعلاه ، ويستمر حتى لحظة تسليم البضائع إلى المرسل إليه .

ويفرض هذا الإلتزام على الناقل أعباء عديدة ، إذ يجب عليه إعادة رص البضائع إذا تحركت من مكانها اثناء النقل بسبب إهتزاز السفينة مثلا (إذا كان النقل بحريا) ، كما يجب عليه التأكد من وجود التهوية اللازمة للبضائع وكذلك الحفاظ على درجة حرارتها أو على درجة البرودة إذا

١- المادة ٢٢٨ فقرة ٢ من قانون التجارة .

٢- المادة ٢٢٩ من قانون التجارة ، والمادة ٢٢٧ من قانون التجارة البحرية و المادة ٥ فقرة ١ من قواعد هامبورج .

٣- المادة ٢١٥ من قانون التجارة البحرية ، والمادة ٢٢٩ من قانون التجارة .

كانت مشحونة في مبردات ، و يجب عليه أيضا التأكد من حالة التغلفة الخاصة بالبضائع كأن يعيد حزمها أو إصلاح الأغلفة وزيادتهـا أو تخفيفهـا [1]، وإتباع تعليمات الشاحن إذا كان النقل يتعلق بنقل الحيوانات الحيـة .

وإذا كان الناقل قد إضطر إلى تغيير وسيلة النقل أثناء الطريق فهو يلتزم بإتخاذ كافة الإحتياطات اللازمة للمحافظة على البضائع أثناء تفريغها منها وشحنها على وسيلة النقل البديلة . كما يجب على الناقل إخطار الشاحن بحصول النقل على وسيلة نقل بديلة ، وأن يرسل إليه سند الشحن المسلم من الربان الثاني إذا كان النقل بحري ، وذلك حتى يتمكن الشاحن من إستلام البضائع عند الوصول ، و التأمين عليها ضد مخاطر الرحلة على السفينة الجديدة .

٥٢- وإلتزام الناقل بالمحافظة عى البضائع هو إلتزام بتحقيق نتيجة ، فالناقل مسئول عن هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلمه البضائع في ميناء الشحن وحتى تسليمه إياها لصاحب الحق فيها في ميناء التسليم ، ولا يعفيه من المسئولية إلا إثباته أن الضرر قد تحقق بسبب حدث أجنبي لا يد له فيه .

المطلب الثالث
إلتزامات الناقل
في ميناء الوصول

٥٣- عند وصول البضائع إلى ميناء الوصول يقع على عاتق الناقل ثلاثة إلتزامات : فك البضائع ثم تفريغها ثم تسليمها لصاحب الحق فيها .

الفرع الأول : فك الحاويات وإنزالها من على متن وسيلة النقل

الفرع الثاني : تسليم الحاويات

١- المادة ٢٢٩ من قانون التجارة .

الفرع الأول
فك الحاويات وإنزالها
من على متن وسيلة النقل

٥٤- يلتزم الناقل عند وصول البضائع إلى ميناء الوصول بفك الحاويات وإخراجها من العنابر (عندما تكون منقولة في سفينة) .

وتدخل عملية فك الحاويات ضمن العمليات التي يفرضها عقد النقل على الناقل بحيث أنه إذا أخطأ في تنفيذها وتسبب ذلك في ضرر للبضائع كانت مسئوليته مفترضة ولا يعفيه منها إلا السبب الأجنبي الذي يقع عبء إثباته على الناقل[1] .

وبالرغم من أن عملية فك الحاويات في ميناء الوصول تقابل عملية رص وتستيف الحاويات في ميناء القيام إلا أن تلك العملية لا علاقة لها بتوازن السفينة بل تتعلق بسلامة البضائع فقط ، وهى عملية يقوم بها الربان نيابة عن الناقل .

٥٥- ويلتزم الناقل أيضا بتفريغ الحاويات أي بإنزالها من على متن السفينة (عندما يكون النقل بحريا) إلى رصيف الميناء أو إلى الصنادل التي تحملها إلى الرصيف إذا كانت السفينة راسية بعيدا عن الرصيف .

١- المادة ٢٢٩ من قانون التجارة البحرية ، والمادة ٢٤٤ من قانون التجارة التي تضيف أنه إذا أثبت الناقل السبب الأجنبي " جاز للمدعي نقض هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسببه . .

وعملية تفريغ البضائع تختلف عن تسليم البضائع فالتفريغ عبارة عن عملية مادية[1] في حين أن التسليم عملية قانونية تنتهي بتمامها العلاقة القانونية بين الناشئة عن عقد النقل البحري .

والأصل أن يقع التفريغ على عاتق الناقل عند وصوله إلى نقطة الوصول المتفق عليها ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك[2] . فإذا ما كان هناك قانون أو إتفاق ينص على تولي شخص آخر غير الناقل القيام بعملية التفريغ فإن الناقل في هذه الحالة لا يسأل عن الضرر الذي يقع بسبب التفريغ .

والأصل أن يتحمل الناقل مصاريف التفريغ إلا أن ذلك لا يمنع من تحمل المرسل إليه أو الشاحن نفقات التفريغ إذا تم الإتفاق على ذلك[3] .

والأصل أن يتم تفريغ البضائع قبل تسليمها وذلك في حالة ما إذا كان التفريغ يقع على عاتق الناقل ، إلا أنه قد يحدث أن يتم التفريغ بعد التسليم وذلك إذا إشترط في العقد تسليم البضائع تحت الروافع *sous palan* ، إذ وفقا لهذا الشرط يتم تسليم البضائع على متن السفينة ويلتزم المرسل إليه بتفريغ البضائع بعد ذلك .

وعندما يكون التفريغ على عاتق المرسل إليه ، يجب على الناقل إخطار المرسل إليه بوصول البضائع حتى يتقدم لتفريغها من السفينة وتسلمها . ولكن يثار التساؤل في حالة ما إذا لم يتقدم المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه لتفريغ البضائع وتسلمها ، هل تبقى السفينة في إنتظار قدوم المرسل

١- نقض ٢٧ / ٣ / ١٩٨٩ طعن ١٥٣٦ س ٥٣ ق عن د. كمال حمدي " القانون البحري " فقرة ٦٧٤ ص ٥٤٠ .

٢- المادة ٢٣٠ فقرة ١ من قانون التجارة ، والمادة ٢١٥ فقرة ١ و ٢ من قانون التجارة البحرية

٣- المادة ٢٣٠ فقرة ٢ من قانون التجارة .

إليه وهو أمر مستحيل لأسباب تجارية ؟ أم يتولى الناقل بنفسه عملية تفريغ البضائع لحساب المرسل إليه ؟ في هذه الحالة غالبا ما يلجأ الناقلون إلى إدراج شرط في سند الشحن يسمى بشرط التفريغ التلقائي الذي يسمح بمقتضاه للناقل بتفريغ البضائع من تلقاء نفسه على نفقة المرسل إليه ومسئوليته إذا لم يتقدم هذا الأخير لتفريغ البضائع وتسلمها في الوقت المتفق عليه . ولكن يجب على الناقل في هذه الحالة إيداع البضائع بعد تفريغها في الجمارك أو في مخزنا من المخازن العمومية لحساب المرسل إليه ، إذ أن هذا التصرف يدخل ضمن إلتزام الناقل بالمحافظة على البضائع حتى تسليمها .

الفرع الثاني
تسليم الحاويات

٥٦- يلتزم الناقل بمجرد وصول السفينة بتسليم البضائع المحواة إلى المرسل إليه ، فهو بقيامه بهذه العملية إنما ينفذ آخر إلتزام يقع على عاتقه بموجب عقد النقل . ولكن ما هو المقصود بالتسليم ؟ وما هى إجراءات إتمامه ؟ ومن هم الأشخاص أصحاب الحق في تسلم البضائع ؟ وما هى المستندات التي تخول لصاحب الحق في البضائع تسلمها ؟ وأخيرا ما هو موقف الناقل إذا لم يأت أحد لتسلم البضائع ، هل يبقى مسئولا عنها أم أن هناك إجراءات عليه إتباعها لينهي مسئوليته عن البضائع ؟ تساؤلات كثيرة سوف نحاول الإجابة عليها في السطور التالية .

أولا : مفهوم التسليم

٥٧- تسليم البضائع هو العملية القانونية التي بتمامها ينقضي عقد النقل وتنتهي بها إلتزامات الناقل ومسئوليته[1] . هذا هو رأي محكمة النقض المصرية[2] التي تقضي بعدم إنقضاء عقد النقل البحري وبعدم إنتهاء مسئولية الناقل البحري إلا بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو إلى نائبه تسليما فعليا بحيث تنتقل إليه حيازتها ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومقدارها ، وأنه لا يغني عن ذلك التسليم وصول البضائع إلى جهة الوصول حتى لو كان قد تم إخطار المرسل إليه بوصولها وأعذر بإستلامها طالما أنه لم يتسلمها فعلا ، أو تسليمها إلى مصلحة الجمارك إذ لا تعتبر هذه المصلحة نائبة عن المرسل إليه في إستلام البضائع وإنما تتسلمها بناء على الحق الذي يخوله لها القانون إبتغاء تحقيق مصلحة خاصة تتمثل في تحصيل الرسوم المستحقة على البضائع .

فالمقصود بالتسليم إذن هو إنتقال الحيازة الفعلية للبضائع إما إلى المرسل إليه نفسه أو إلى نائبه ، أماخارج نطاق هؤلاء الأشخاص فلا تتم عملية التسليم بمفهومها القانوني وتظل مسئولية الناقل عن البضائع قائمة لعدم إنقضاء عقد النقل . ومفاد ذلك أنه إذا قام الناقل بإيداع البضائع في

١- قضت محكمة النقض بأن عقد النقل البحري ينقضي بالتنفيذ وتسليم البضائع وأن مسئولية الناقل عن تلف البضائع نتيجة إندفاع المياه من مواسير الباخرة إلى الرصيف الذي كانت عليه البضائع هى مسئولية تقصيرية : طعن رقم ٤٢٣ جلسة ١١ / ١١ / ١٩٧٤ ، المكتب الفني سنة ٢٥ ، س ق ٣٩ ، ص ١٢١٠ .

٢- طعن رقم ١٨٩٠ ، جلسة ١ / ٤ / ١٩٩١ س ق ٥٣ . طعن رقم ١٤٩٨ جلسة ١٨ / ١ / ١٩٨٨ س ق ٥٢. طعن رقم ١١٠٩ ، جلسة ١٥ / ١٢ / ١٩٨٦ س ق ٥١ .طعن رقم ٨٣٢ ، جلسة ٣١ / ١ / ١٩٨٣ ، المكتب الفني سنة ٣٤ ، س ق ٤٨ ، ص ٣٥٥ . جلسة ١٧ / ٣ / ١٩٨٠ س ٣١ ص ١٦٤ . طعن رقم ٦٥٤ ، جلسة ١٢ / ٤ / ١٩٧٦ ، المكتب الفني سنة ٢٧ ، س ق ٤٠ ص ٩٢٢ . طعن رقم ٣٢١ جلسة ٢٧ / ٦ / ١٩٧٧ س ق ٤٤.

مخازن الجمارك أو قام بتسليمها تحت النظام الجمركي المعروف بنظام " تسليم صاحبه " [1] فإن مسئولية الناقل عن تسليم البضائع تظل باقية في مواجهة المرسل إليه[2] .

ووفقا للمادة ٢٢٤ من قانون التجارة البحرية يعتبر تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل ، أى إسترداد الناقل لسند الشحن ، قرينة على أن الناقل قد قام بتسليم البضائع إلى صاحب الحق فيها ، ولكنها قرينة بسيطة يجوز تقويضها بالدليل العكسي .

أما في النقل الغير بحري حيث تتطبق أحكام قانون التجارة فالتسليم هو أيضا العملية القانونية التي يتم بموجبها التسليم الفعلي للمرسل إليه أو إلى من ينوب عنه في مكان الوصول ، فإذا " لم يكن التسليم واجبا في محل المرسل إليه فعلى الناقل أن يخطره بوصول الشيء وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه "[3] . ولا يعتبر هذا الإخطار قرينة على أن هناك تسليم قد تم ، إذ أن التسليم يجب أن يكون فعليا للمرسل إليه أو لمن ينوب عنه .

١- معنى هذا النظام هو أن يسلم الناقل البحري البضائع مباشرة إلى صاحبها أو من ينوب عنه دون تدخل المخازن الجمركية ، وتكون في هذه الفترة في حراسة الناقل وتحت مسئوليته حتى يتم تسليمها .

٢- طعن رقم ٣٧ ، جلسة ٢٦ / ١٢ / ١٩٩٠ س ق ٥٤ . طعن ٨٨٢ ، جلسة ٣١ / ١٠ / ١٩٨٨ س ق ٥٣ . طعن رقم ٥٩١ ، جلسة ١٦ / ٤ / ١٩٨٤ ، المكتب الفني سنة ٣٥، س ق ٥٠ ، ص ١٠١٢ .

٣- المادة ٢٣١ فقرة ١ من قانون التجارة .

ثانيا : صاحب الحق في إستلام البضائع

٥٨- يلتزم الناقل بتسليم[1] البضائع للمرسل إليه[2] وهو الحامل الشرعي لوثيقة النقل أو لسند الشحن (إذا كان النقل بحريا) أو من ينوب عنه[3] كأمين الحمولـــة .

وفي هذا الخصوص تنص المواد ٢٢٣ و ٢٢٤ من قانون التجارة البحرية على أن صاحب الحق في تسلم البضائع هو الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه . وفي هذا الشأن يجب التمييز بين ما إذا كان سند الشحن بإسم شخص معين أو لأمر أو لحامله .

١- إنظر في فكرة تسليم البضائع *P.PESTEL – DEBORD , " Contreverse sur la livraison à Marseille " B.T. 1991 , p. 431 ; J. BONNAUD , " Transport maritime . Le moment de la livraison " , SCAPEL 1994 p. 45 ; A.CHAO , " Transport par mer , Livraison maritime . Une notion fixe dans une espace variable " , B.T. 1994 , p. 516 .*

وفي القضاء : *Cass. 19 mars 1996 , B.T. 1996 , p. 288 ; 24 oct. 1995 , D.M.F. 1996 , p. 44 , Rapport J.REMERY ; 5 Juill. 1994 , D.M.F. 1996 p. 760 . obs. Y.T. ; 17 nov 1992 , D.M.F. 1992 , D.M.F. 1993 , p. 563 , note BONASSIES .*

٢- تعتبر محكمة النقض المصرية المرسل إليه صاحب حق مباشر في كواجهة الناقل ، ولن قانون التجارة البحرية يجعل منه طرفا ذا شأن في سند الشحن يتكافأمركزه – عندما يطالب بتنفيذ عقد النقل – ومركز الشاحن بحيث يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ إرتباطه به : طعن رقم ٣٦٥ ، جلسة ١٧ / ٦ / ١٩٦٥ ، المكتب الفني سنة ١٦ ، س ق ٣١ ، ص ٧٨٧ ، وطعن رقم ٥١ ، جلسة ١٤ / ٤ / ١٩٧٠ ، المكتب الفني سنة ٢١ ، س ق ٣٦ ، ص ٥٩٨ . طعن رقم ٩٣ ، جلسة ٣ / ٤ / ١٩٧٣ ، المكتب الفني سنة ٢٤ ، س ق ٣٨ ، ص ٥٥٩ .

٣- لا يعتبر مقاول للتفريغ نائبا عن المرسل إليه في إستلام البضائع من الناقل ما لم يتفق على غير ذلك في عقد مقاولة التفريغ : نقض مصري طعن رقم ٤٠٤ ، جلسة ١١ / ٦ / ١٩٧٥ ، المكتب الفني سمة ٢٦، س ق ٤١ ، ص ١١٩٧ . طعن رقم ٦٥٤ ، جلسة ١٢ / ٤ / ١٩٧٦ ، المكتب الفني سنة ٢٧ ، س ق ٤٠ ، ص ٩٢٢ .

فإذا كان سند الشحن بإسم شخص معين فإنه يجب على الناقل تسليم البضائع لمن حرر السند بإسمه أو لمن إنتقل إليه السند بمقتضى إجراءات حوالة الحق ، الأمر الذي يتطلب من الناقل التحقق من شخصية من يطالب بالبضائع .

أما إذا كان سند الشحن لأمر ، فيجب على الناقل عدم تسليم البضائع إلا للمظهر إليه الأخير وفقا للتظهير الثابت على ظهر السند .

وإذا كان سند الشحن لحامله وجب على الناقل تسليم البضائع لمن يكون بيده سند الشحن .

ولم يحدد قانون التجارة المرسل إليه ولكن يستشف ذلك من خلال نص المادة ٢٣٢ التي تنص على إنتقال حق إصدار التعليمات إلى المرسل إليه بمجرد تسليمه وثيقة النقل وفي ذلك دلالة على أنه صاحب الحق في البضاعة بمجرد إبراره وثيقة النقل للناقل وتقديمها له .

٥٩- وتتم عملية التسليم أيضا إذا سلم الناقل البضائع إلى من ينوب عن المرسل إليه في تسلم البضائع كأمين الحمولة[١] . ويتحقق ذلك عندما يتعلق الأمر بشحنة واحدة تخص أشخاصا متعددين فقد جرى العمل على أن يمثل جميع أصحاب البضائع المنقولة أمينا للحمولة يتسلم الشحنة من الناقل ويقوم بتوزيعها على المرسل إليهم بعد ذلك . ويحدث أحيانا أن يقوم أمين السفينة بدور أمين الحمولة بمقتضى نص في سند الشحن ، فيقوم بوصفه أمينا للسفينة وممثلا للناقل بتفريغ البضائع من السفينة ويقوم بوصفه أمينا للحمولة وممثلا للمرسل إليه بتسلم البضائع نيابة عن هذا الأخير وبنقلها إلى مخازنه .

١- إنظر في ذلك د. مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، فقرة ٢٧٣ وما بعد ص ٢٠٦ ؛ وإنظر أيضا د. كمال حمدي ، القانون البحري ، فقرة ٤٧٧ وما بعد ، ص ٣٩٩ .

٦٠- ويثار التساؤل حول أساس حق المرسل إليه في إستلام البضائع أو بصياغة أخرى كيف يحق للمرسل إليه تسلم البضائع وهو ليس طرفا في عقد النقل ؟

أجابت المادة ٢٢٢ من قانون التجارة على هذه التساؤل بتقريرها الحقوق الناشئة عن عقد النقل للمرسل إليه وتحمله للإلتزامات الناشئة عنه بمجرد قبول المرسل إليه هذه الحقوق والإلتزامات ضمنا . وقد حدد النص معنى القبول الضمني بأنه تسلم المرسل إليه وثيقة النقل أو الشيء محل النقل أو المطالبة بتسليمه أو بإصدار تعليمات بشأنه

وإذا ما أعلن المرسل إليه رغبته في التمسك بوثيقة النقل أو بسند الشحن فإن هناك رابطة قانونية تنشأ بينه وبين الناقل أساسها عقد النقل نفسه ، فالمواد ٢١٩ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية و٢٣٥ من قانون التجارة تنص على إلتزام الشاحن (أو المرسل) بأداء أجرة النقل وعلى أنه إذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول إلتزم أيضا بأدائها من له حق تسلم البضائع إذا قبل تسلمها .

وهذه الرابطة تنشيء حقوقا وإلتزامات على كلا من الناقل والمرسل إليه فيحق لكلا منهما مباشرة الدعاوى القضائية الناشئة عن عقد النقل[١] كمطالبة الناقل مثلا للمرسل إليه بالأجرة . ولكن لا يعني ما تقدم أن المرسل إليه يحل حلولا كاملا محل الشاحن إذ يبقى الشاحن دائما مرتبطا بعقد النقل فيحق له المطالبة بجميع الحقوق التي يخولها له هذا العقد وكذلك الأمر بالنسبة للناقل في مواجهة الشاحن[٢] . وفي ذلك تنص المادة ٢٣٥ فقرة ٢ من قانون التجارة على أنه إذا إتفق على أن يتحمل المرسل

١- Cass. 12 av. 1948 , B.T. 1948 , p. 584 .

٢- د. علي جمال الدين عوض ، المرجع السابق ، فقرة ٤٥٣ .

إليه أجرة النقل أو غيرها من المصاريف كان كلا من المرسل والمرسل إليه مسئولين بالتضامن قبل الناقل .

٦١- وقد تعددت آراء الفقهاء في تأسيسهم لحق المرسل إليه في تسلم البضائع فتوالت بين الإشتراط لمصلحة الغير أو النيابة الناقصة أو خلافة المرسل إليه للشاحن بصفته مشتريا للبضائع أو على العرف المبني على المصلحة التجارية أو على الحيازة لسند الشحن وأخيرا على العملية القانونية بين ثلاثة أشخـــاص .

فيرى أصحاب نظرية الإشتراط لمصلحة الغير أن الشاحن عند تعاقده مع الناقل إنما إشترط نقل البضائع لمصلحة شخص ثالث وهو المرسل إليه الذي ينتقل إليه هذا الحق مباشرة ويقبله مع تحمله لدفع أجرة النقل إذا كانت الأجرة مستحقة الدفع عند الوصول . بيد أن هذا الرأي إذا كان من شأنه تفسير حق المرسل إليه في تسلم البضائع إلا أنه لا يفسر ما يتحمله المرسل إليه من إلتزامات تجاه الناقل وبوجه خاص إلتزامه بدفع أجرة النقل إذ وفقا لأحكام نظرية الإشتراط لمصلحة الغير أنه لا يترتب على قبول المستفيد إلتزامه في مواجهة المتعهد .

ويرى البعض الآخر من الفقهاء أن حق المرسل إليه في تسلم البضائع إنما يستمد من كونه خلفا خاصا للشاحن ، فالشاحن عند إبرامه العقد كان يتصرف بصفته بائعا للبضائع تعاقد على توصيلها للمشتري وهو المرسل إليه الذي يتسلمها بصفته مشتريا للبضائع [١]. ولكن يعيب هذا الرأى أنه لا يستند إلى أي أساس قانوني .

١- د. مصطفى كمال طه ، " أصول القانون البحري " فقرة ٤٨٢ ؛ إلا أن الفقيه قد إعتنق فيما بعد نظرية النيابة الناقصة ، إنظر في ذلك " القانون البحري " المشار إليه سابقا فقرة ٣٧٧ ، ص ٢٧٥ .

ويرى فريق ثالث أن أساس حق المرسل إليه في إستلام البضائع إنما يرتكز على العرف المبني على المصلحة التجارية [1]، إذ أن العلاقة بين الناقل والمرسل إليه قد نشأت منذ القدم وتعارف عليها التجار في وقت سابق على تقسيمات القانون المدني ، فالمصلحة التجارية فقط هى التي كونت هذا العرف وهى التي أنشأت العلاقة المباشرة بين الناقل والمرسل إليه .

ويرى فريق آخر أن حق المرسل إليه في تسلم البضائع إنما يرتكز على حيازته لسند الشحن[2] بإعتبار أن سند الشحن يمثل البضائع وبالتالي فإن حائزه يعتبر حائزا للبضائع .

ويرجح فريق آخر من الفقهاء [3]إستناد حق المرسل إليه في تسلم البضائع إلى كون عقد النقل عقد مبرم منذ البداية بين ثلاثة أشخاص هم المرسل والناقل والمرسل إليه ، بحيث تظهر فيه العلاقة بين الناقل والمرسل مباشرة منذ البداية في حين تتأخر في الظهور بعض الوقت العلاقة بين الناقل والمرسل إليه . ويفسر هؤلاء الفقهاء إنضمام المرسل إليه لهذه العلاقة التعاقدية إلى أنه إستثناء على مبدأ نسبية آثار العقد ، فالوظيفة

١- د. علي البارودي " العقود وعمليات البنوك التجارية " ، الطبعة الثانية ، ١٩٦٨ ، فقرة ١٣١

٢- د. محمود سمير الشرقاوي " القانون البحري " فقرة ٤٦٢ ؛ د. عزيز عبد الأمير العكيلي " دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كاف أو سيف " دار النهضة العربية ١٩٧١ فقرة ٦٩ .

٣- *R.RODIERE " Droit des transports " T. II , Paris 1955 , n 579* ;
د. علي جمال الدين عوض ، المرجع السابق ، فقرة ٤٥٣ وهو يقرر أن عملية النقل عملية ثلاثية الأطراف من الناحية الإقتصادية الأمر الذي يؤدي إلى صيرورة عقد النقل عقدا ثلاثي الأطراف بسبب إنضمام المرسل إليه إلي هذا العقد مما يجعله طرفا فيه .

الإقتصادية التي يحققها عقد النقل تدعو للإعتراف بإنضمام المرسل إليه إلى العقد .

وأخيرا يعتنق البعض نظرية النيابة الناقصة[1] التي يتصرف بموجبها المرسل في تعاقده مع الناقل بصفته نائبا عن المرسل إليه ، وهذه النيابة ليست بالنيابة الكاملة ولكنها نيابة ناقصة يبقى فيها المرسل طرفا في عقد النقل في الوقت الذي يكون فيه المرسل إليه طرفا في ذات العقد وفقا لأحكام النيابة التي تقضي بإنصراف آثار العقد إلى الطرف الأصيل .

ثالثا : إجراءات التسليم

٦٢- تبدأ إجراءات التسليم بمجرد وصول البضائع إلى ميناء الوصول ، فيقوم الناقل بإخطار المرسل إليه بوصول السفينة حتى يستعد للحضور وتسلم البضائع مقابل تسليمه المستندات اللازمة للناقل .

ولكن إذا كان الأمر هين عندما يكون هناك مرسل إليه واحد ، فإن الأمر يختلف عندما يتعدد المرسل إليهم ، فقد يحدث أن يجد الناقل نفسه أمام عدة أشخاص يحملون جميعا نسخا من ذات سند الشحن ، ويحدث ذلك عندما يبيع الشاحن البضائع عدة مرات لأشخاص مختلفين يتسلم كل منهم نسخة من سند الشحن ، فلمن يسلم الناقل البضائع في هذه الحالة ؟ هذا هو ما سنحاول الإجابة عليه بعد عرض إخطار المرسل إليه بوصول البضائع مقابل المستندات اللازمة .

أ: إخطار المرسل إليه بوصول البضائع

٦٣- إذا وصلت السفينة إلى ميناء الوصول هل يفترض في المرسل إليه علمه بميعاد وصول السفينة ووجوب تقدمه لتسلم بضائعه أم يقع على

١- د. مصطفى كمال طه " المرجع السابق " ، فقرة ٣٧٧ ص ٢٧٥ ؛ وإنظر أيضا في مرحلة سابقة على هذا الرأي رسالة د. رمضان أبو السعود " الدعوى غير المباشرة " ، رسالة آلة كاتبة ، كلية حقوق الإسكندرية ١٩٧٤ فقرة ١١١ .

عاتق الناقل إخطار المرسل إليه بوصول السفينة ليتمكن من تسلم بضائعـــه ؟

أجابت محكمة النقض على هذا التساؤل في حكمها الصادر عام ١٩٨٨ بقضائها أنه " لما كان عقد النقل ينشيء إلتزامات متقابلة في ذمة كل من الناقل والمرسل إليه منها ...إلتزام المرسل إليه أو حامل سند الشحن بالتقدم إلى الناقل أو وكيله البحري في ميناء الوصول لتسلم البضاعة دون حاجة إلى إخطاره أو إعلامه بذلك حسب الأحوال متى كان ميعاد وصول السفينة معلوما سواء بالنص عليه في سند الشحن أو سلفا لشحن البضاعة على خط ملاحي منتظم معلنة مواعيده من قبل ، ذلك أنه وإن كان من مستلزمات تنفيذ عقد النقل البحري وتسليم البضاعة إلى صاحب الحق في إستلامها إخطار الأخير أو إعلامه بوصول السفينة والبضاعة إلا أن مناط ذلك قيام الحاجة إلى هذا الإجراء الذي خلا قانون النقل البحري ومعاهدة بروكسل من النص عليه . ومن ثم إذا خلا سند الشحن من النص على إلتزام الناقل به فإن الناقل لا يلتزم به إلا إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محدد في سند الشحن أو كان الشحن على خطوط ملاحية غير منتظمة وغير معلوم سلفا مواعيد وصولها أو طرأ تعديل على ميعاد الوصول المحدد من قبل ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد خلص إلى إلتزام الناقل في جميع الحالات بإخطار المرسل إليه المعلوم لديه بوصول السفينة فإنه يكون قد خالف القانـــون " .

ومفاد ما تقدم أن هناك إلتزام على المرسل إليه بالتقدم من تلقاء نفسه لإستلام البضائع متى كان ميعاد وصول السفينة محددا مسبقا إذ أنه في هذه الحالة لا مجال للتحدث عن إخطار المرسل إليه خاصة وأن قانون التجارة البحرية لم ينص عليه في أى من أحكامه . أما إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محددا من قبل أو طرأ تعديل على ميعاد وصول

البضائع فإنه يلزم على الناقل في هذه الحالة إخطار المرسل إليه بوصول البضائع أو بتعديل ميعاد الوصول إن كان الميعاد المحدد قد تغير . أما خارج هذه الحالات فإن الناقل لايلتزم بإخطار المرسل إليه .

٦٤- أما قانون التجارة فقد نص في المادة ٢٣١ فقرة ١ منه على أنه " إذا لم يكن التسليم واجبا في محل المرسل إليه فعلى الناقل أن يخطره بوصول الشيء وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه " . ويعني هذا النص أن الناقل يلتزم بتسليم البضائع في محل المرسل إليه إذا تم الإتفاق على ذلك ويكون ذلك بدون إخطار ، أما إذا لم يتم الإتفاق على التسليم في محل المرسل ليه فقد ألزم القانون الناقل بإخطار المرسل إليه بوصول البضائع وبالميعاد الذي يستطيع خلاله المرسل إليه الحضور لتسلمها .

ويختلف في ذلك قانون التجارة عن قانون التجارة البحرية وأيضا عن موقف محكمة النقض بإلزامه الناقل بإخطار المرسل إليه في جميع الأحوال إلا إذا كان قد تم الإتفاق على التسليم في محل المرسل إليه .

فإذا ما أخطر المرسل إليه بموعد وصول البضائع فإنه يلزم عليه الحضور لمكان التسليم في الميعاد الذي عينه الناقل مع الإلتزام بمصاريف التخزين ، فإذا لم يأت المرسل إليه في الموعد المحدد للتسليم فإنه يجوز للناقل بعد إنقضاء هذا الميعاد نقل البضائع إلى محل المرسل إليه مقابل أجرة إضافية .

ب : التسليم مقابل مستندات التسليم

٦٥- يتسلم المرسل إليه البضائع بموجب مستندات النقل (سند الشحن أو وثيقة النقل) التي سلمها إليه المرسل حتى يتمكن من تسلم البضائع . ويقوم المرسل إليه بدوره بتسليم هذه المستندات ولتكن سند الشحن مثلا إلى وكيل السفينة (التوكيل الملاحي) الذي يسلمه في المقابل أمر تسليم

delivery order يقوم المرسل إليه بتسليمه إلى الربان لتسلم البضائع المنقولة .

وأمر التسليم الموقع عليه من الناقل أو ممن يمثله يخول المستفيد حقا مباشرا قبل الربان . ويعتبر أمر التسليم بمثابة مستند بديل لسند الشحن فيخول بالتالي لحامله الشرعي كل الحقوق ويحمله كل الإلتزامات الناتجة عن سند الشحن ، وهو قد يكون إسميا أو لحامله وقد يتضمن شرط الإذن[1] .

وقد عرضت المادة ٢١٢ من قانون التجارة البحرية لأذون التسليم فأجازت في فقرتها الأولى إصدار أذون التسليم لتسليم كميات معينة من البضائع ، ولكنها إشترطت أن يكون قد تم النص على ذلك في سند الشحن نفسه . ووفقا للفقرة الثانية منها تصدر أذون التسليم بإسم شخص معين أو لأمره أو لحامله ويوقع عليها الناقل وطالب الإذن . وطبقا لفقرتها الثالثة إذا كان سند الشحن قابلا للتداول فإنه يجب على الناقل ذكر بيانا عن أذون التسليم التي أصدرها والبضائع المبينة بها ، وإذا وزعت الشحنة بأكملها على أذون تسليم متعددة وجب على الناقل إسترداد سند الشحن ، إذ لم يعد له (أي لسند الشحن) أية أهمية . وبمقتضى الفقرة الرابعة من المادة المذكورة أعلاه يعطي إذن التسليم لحامله الشرعي حق إستلام البضائع المبينة به .

١- د. عزيز عبد الأمير العكيلي " المرجع السابق " ، فقرة ٤٩ ،

R.RODIERE , op.cit. n 550 .

ج : التسليم في حالة تعدد حملة نسخ مختلفة من ذات سند الشحن

٦٦- تنص المادة ٢٠٢ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية على تحرير سند الشحن من نسختين ، تبقى إحداهما لدى الناقل وتسلم الأخرى إلى الشاحن الذي يسلمها بدوره إلى المرسل إليه ليتمكن من تسلم البضائع . وتجيز الفقرة الثالثة من ذات المادة تحرير عدة نسخ من سند الشحن بناء على طلب الشاحن وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت ، وتقوم كل نسخة مقام الأخرى ، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها إعتبار النسخ الأخرى لاغية بالنسبة للناقل .

وقد أثار إتباع الإجازة المنصوص عليها في هذا النص العديد من المشاكل ، إذ قد يحدث أحيانا أن يبيع الشاحن البضائع عدة مرات لأشخاص مختلفين يتسلم كل منهم نسخة من سند الشحن تخول له إستلام البضائع ، فيتقدم هؤلاء الأشخاص جميعا للربان لتسلم البضائع كل بموجب النسخة التي في حوزته . فلمن يسلم الربان البضائع في هذه الحالة ؟

في هذا الشأن يجب التمييز بين ما إذا كان التزاحم بين حملة نسخ سند الشحن قد وقع قبل التسليم أو بعده . فإذا كان التزاحم قد وقع قبل التسليم كانت الأفضلية لحامل السند الأقدم في تاريخ التظهير (المادة ٢٢٥ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية) . وأساس هذا الحل أن المظهر – بتظهيره إحدى النسخ أولا – يكون قد إستنفذ حقه في البضائع ، وبالتالي يكون تظهيره اللاحق واردا على بضائع ليست ملكا له أى أن تظهيره لها يكون تصرفا منه فيما لا يملك .

على أنه إذا تقدم للربان عدة حملة لنسخ سندات الشحن المظهرة في ذات التاريخ وعن ذات البضائع فلا يحق له تسليم البضائع لأحدهم مفضلا إياه

على الآخر ولكن يجب عليه في هذه الحالة إيداع البضائع في جهة محايدة لدى أمين يعينه قاضي الأمور الوقتية والذي يقوم بتسليمها لمن يحصل على حكم قضائي بأحقيته في تسلم البضائع .

٦٧- أما إذا كان التزاحم بين حملة نسخ سند الشحن بعد تسليم البضائع لأحدهم فليست هناك أية صعوبة إذا كانت البضائع قد سلمت للحامل الأول ، فهو مفضل على الحامل الثاني . إنما تثار المشكلة إذا ما تم تسليم البضائع للحامل الثاني ، فهل يجوز في هذه الحالة للحامل الأول المطالبة بإسترداد البضائع من الحامل الثاني ؟ تنص المادة ٢٢٥ فقرة ٢ على أنه " إذا تسلم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ ، كانت له الأفضلية على حامل النسخ الأخرى ولو كانت تظهراتها أسبق تاريخا " .

والنص بهذا الشكل يحمي حامل السند حسن النية ، وهو يعتمد على فكرة أن حامل النسخة حسن نية الذي تسلم البضائع يمتاز عن حملة النسخ الأخرى بحيازته الفعلية للبضائع في حين أن الآخرين ليس لهم إلا الحيازة الرمزية للبضائع والتي تتمثل في حيازتهم لإذن التسليم [١] ، فعند تزاحم الحيازتين تقدم الحيازة الفعلية على الحيازة الرمزية .

رابعا : الإمتناع عن إستلام البضائع المحواة أو عدم وجود مطالب بها

٦٨- إذا لم يحضر صاحب الحق في البضائع أو حضر ورفض إستلامها [٢] أو أداء أجرة النقل للناقل فإنه يجوز للناقل في هذه الحالة حبس

١- د. محمود سمير الشرقاوي " المرجع السابق " ، فقرة ٣٦٣ ، د. علي جمال الدين عوض " المرجع السابق " ، فقرة ٥٠٣ .

٢- إنظر في رفض المرسل إليه إستلام البضائع بدون مبرر :

Paris 18 Déc. 1985 , B.T. 1986 , p. 223 .

وإنظر في رفض إستلام المرسل إليه إستلام البضائع بسبب هلاك أو تلف أو التأخير في تسليم البضائع : -

البضائع . وقد نظمت المادة ٢٢٦ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية مسألة حبس البضائع وقررت أنه يجوز للناقل حق حبس البضائع خارج السفينة تفاديا لتعطيل للسفينة فأوردت أنه " إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع أو حضر وإمتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل ، جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي ، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لإستيفاء المبالغ المذكـــورة " .

وتنص المادة ٢٣٤ من قانون التجارة في على أنه إذا لم يحضر صاحب الحق في البضائع أو حضر ورفض إستلامها أو رفض دفع الأجرة فإنه يجب على الناقل في هذه الحالة إخطار المرسل بذلك مع طلب تعليماته التي يلتزم بتنفيذها حتى لو تعذر على المرسل تقديم نسخة من وثيقة النقل التي تسلمها من الناقل .

ويعني ذلك أن الأمر في النقل غير البحري يختلف عنه في النقل البحري ففي حين أن الناقل البحري يحق له – فور الإمتناع – طلب إذن من قاضي الأمور الوقتية لإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي ، نجد أنه في النقل الدولي متعدد الوسائط لا يلجأ الناقل للقاضي المختص إلا في حالة عدم وصول التعليمات التي طلبها الناقل من المرسل. هذا فضلا عن أن لجوء الناقل للقاضي المختص في الحالة الأخيرة لا يكون فقط للإذن له بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي أو لبيعها مثلما هو الشأن في النقل البحري بل يكون أولا لطلب تعيين خبير أو أكثر لإثبات حالة البضائع ثم الإذن له بإيداعها عند أمين يعينه القاضي لحساب المرسل وعلى

=Paris 22 Juin 1952 et 11 Juillet 1979 ; B.T. 1952 , p. 838 , B.T.. 1979 , p. 520

مسئوليته أو بيع البضائع بالكيفية التي يعينها إذا كانت البضائع معرضة للهلاك أو التلف أو هبوط القيمة أو إذا كانت صيانتها باهظة التكاليف ثم إيداع الثمن خزانة المحكمة لحساب ذوي الشأن [1].

٦٩- ولكن يثار التساؤل حول مصير عقد النقل في هذه الحالة ، هل ينقضي عقد النقل بإيداع البضائع لدى الأمين الذي عينه قاضي الأمور الوقتية ؟ تطبيقا لما سبق إيضاحه أعلاه لا ينقضي عقد النقل إلا بالتسليم الفعلي للبضائع إلى المرسل إليه . ولكن هل يعني ذلك أن مسئولية الناقل عن البضائع تظل باقية بالرغم من إيداعها لدى الأمين ؟

تنص في ذلك المادة ٢٢٧ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية على أنه " يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن ، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها ، أو إيداعها طبقا للمادة السابقة " . كما تنص المادة ٢٤١ من قانون التجارة على أنه " لا يسأل الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه بعد تسليمه إلى المرسل إليه أو لوكيله أو إلى الأمين الذي يعينه القاضي لإستيداع الشيء . إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيــه " . ومفاد هذه النصوص أن مسئولية الناقل تنتهي إما بتسليمه البضائع إلى صاحب الحق فيها أو بإيداعه إياها لدى الأمين المعين من قبل قاضي الأمور الوقتية . فإذا لاحظ الأمين وجود أضرار بالبضائع فإن الناقل يكون مسئولا عن تلك الأضرار ، أما ما قد

١- المادة ٢٣٤ فقرة ٢ من قانون التجارة " إذا لم تصل تعليمات المرسل خلال ميعاد مناسب جاز للناقل أن يطلب من القاضي المختص تعيين خبير أو أكثر لإثبات حالة الشيء والإذن له في إيداعه عند أمين لحساب المرسل وعلى مسئوليته أو بيعه بالكيفية التي يعنيها إذا كان الشيء معرضا للهلاك أو التلف أو هبوط القيمة أو كانت صيانته تتطلب مصاريف باهظة ، وإيداع الثمن خزانة المحكمة لحساب ذوي الشــأن " .

يحدث من أضرار خلال الفترة التي تودع فيها البضائع لدى الأمين فهى تخرج عن النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري .

إلا أن ذلك لا يعني تحرر الناقل تماما من المسئولية في مواجهة صاحب الحق ، كل ما هنالك أن الأساس القانوني لهذه المسئولية يتغير ، فبدلا من تأسيس تلك المسئولية على إلتزام الناقل بتحقيق نتيجة (كما تنص المواد ٢٢٧ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية والمواد ٢٢٩ و ٢٤٠ من قانون التجارة) فإنه يتم تأسيسها على إلتزام الناقل ببذل العناية الكافية للمحافظة على سلامة البضائع . والسبب في إستمرار إلتزام الناقل ببذل العناية الكافية للمحافظة على البضائع هو وجود علاقة تعاقدية بين الأمين وبين الناقل في حين تنتفي هذه العلاقة بين صاحب الحق وبين الأمين فإذا ما أصاب البضائع ضرر ما فلن يكون أمام صاحب الحق الرجوع على الأمين ، بل له أن يرجع على الناقل الذي لا يعرف غيره والذي لا تنتهي إلتزاماته نحو صاحب الحق إلا بتمام التسليم . أما عن مصير الناقل فله أن يرجع بما تم دفعه لصاحب الحق كتعويض على الأمين الذي أودعت لديه البضائع وأصابها الضرر [1].

المبحث الثاني
إلتزامات المرسل

٧٠- يلتزم المرسل أو الشاحن تجاه الناقل بإلتزامات عديدة يمكننا تقسيمها إلى نوعين : النوع الأول هو إلتزامات مادية تتعلق بالناقل أكثر منها بالبضائع والغرض منها تمكين الناقل من تنفيذ النقل في ظروف

١- د. كمال حمدي " القانون البحري " فقرة ٦٧٩ ص ٥٤٦ والمراجع .

طبيعية ، والنوع الثاني هو إلتزامات وقائيـة الغـرض منهـا حمايـة البضائـع .

المطلب الأول : الإلتزامات المادية

المطلب الثاني :الإلتزامات الوقائية

المطلب الأول
الإلتزامات المادية

٧١- نظرا للفراغ التشريعي في مجال النق بالحاويات فإن نصوص قانون التجارة البحرية أو قواعد هامبورج تكون واجبة التطبيق عندما يكون النقل بحريا وتكون نصوص قانون التجارة واجبة التطبيق عندما يكون النقل غير بحريا . ومن هنا يمكننا القول بأن الإلتزامات المادية للمرسل تتمثل في تسليم البضائع للناقل ، وتقديم البيانات الصحيحة المتعلقة بها ، وأخيرا دفع أجرة النقل للناقل .

الفرع الأول : تسليم البضائع للناقل

الفرع الثاني : تقديم البيانات الصحيحة عن البضائع المحواة

الفرع الثالث : الوفاء بالأجرة

الفرع الأول
تسليم البضائع للناقل

٧٢- تنص المادة ٢١٨ من قانون التجارة البحرية على أنه : " على الشاحن تسليم البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن إذا لم يوجد إتفاق على غير ذلك ولايجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عند التأخير في تنفيذ هذا الإلتزام على مقدار الأجـرة " .

ويقوم الشاحن بتسليم الناقل البضائع وفقا لعقد النقل المبرم بينهما وتعتبر هذه هى الخطوة الأولى التي يبدأ بها تنفيذ العقد والتي تبدأ معها كما أوضحنا أعلاه مسئولية الناقل .

وقد يحدث أن يسلم الشاحن البضائع للناقل ليقوم هذا الأخير بوضعها في حاويات ، إلا أن هذا الفرض نادر الحدوث ، إذ غالبا ما يقوم الشاحن بتسليم البضائع للناقل في حاويات مغلقة ومختومة بالأختام . وسواء تم تسليم البضائع بدون حاويات أو محواة فإن عملية التسليم لابد وأن تتم في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد سواء كان ذلك داخل الميناء أو خارجه . أما إذا لم يكن هناك ثمة إتفاق سابق على مكان وزمان تسليم البضائع فإنه يرجع في هذه الحالة إلى العرف السائد في ميناء الشحن .

وإذا تأخر الشاحن في تنفيذ إلتزامه بتسليم البضائع للناقل في المكان والزمان المتفق عليهما وجب عليه تعويض الناقل بشرط ألا تزيد قيمة هذا التعويض عن مقدار الأجرة المستحقة للنقل . وبما أن النص يتحدث عن إستحقاق التعويض في حالة التأخير في تسليم البضائع فإن ذلك يعني أن الناقل يستحق التعويض في حالة ما إذا تخلف الشاحن عن تنفيذ إلتزامه بتسليم البضائع في المكان والزمان المتفق عليهما .

وتنص المادة ٢٢٣ من قانون التجارة في فقرتها الأولى على أنه : " على المرسل أن يسلم الناقل الشيء والوثائق اللازمة لتنفيذ النقل . ويكون المرسل مسئولا عن عدم كفاية هذه الوثائق أو عدم مطابقتها للحقيقة . ويكون الناقل مسئولا عن ضياعها أو إساءة إستعمالها " . وتضيف ذات المادة في فقرتها الثالثة أنه : " يكون تسليم الشيء محل النقل في محل الناقل المعين بعقد النقل ما لم يتفق على غير ذلك " .

ومفاد هذا النص أن المرسل ملزم ليس فقط بتسليم البضائع للناقل بل أيضا بتسليمه الوثائق اللازمة لتنفيذ النقل على أن يكون التسليم في محل الناقل المعين بعقد النقل إلا إذا كان قد تم الإتفاق على تسليم البضائع في مكان آخر ، إذ يجب على المرسل في هذه الحالة تسليم البضائع في هذا المكان دون محل الناقل المدون بعقد النقل .

ولم يشر النص إلى الجزاء الموقع على المرسل في حالة إخلاله بالإلتزام بتسليم الناقل البضائع في محل الناقل أو في المكان المتفق عليه ، وإكتفى بالإشارة إلى إنعقاد مسئوليته في حالة عدم كفاية وثائق النقل أو عدم

مطابقتها للحقيقة ، فهل يعني ذلك أن المرسل يفلت من المسئولية في حالة عدم إلتزامه بتسليم البضائع للناقل ؟

من المؤكد أن المشرع لم يعن ذلك ولكن كان من الأفضل ذكر الجزاء الموقع عليه في حالة إخلاله بإلتزامه تسليم البضائع وفقا للشروط التي نص عليها القانون أو إتفاق الأطراف مثلما فعل المشرع البحري كما سبق لنا البيان .

الفرع الثاني
تقديم البيانات الصحيحة
عن البضائع المحواة

٧٣- تنص المادة ٢٠٥ من قانون التجارة البحرية على أنه : " يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل ، وتقيد هذه البيانات في سند الشحن ... " .

وكذلك تنص المواد ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية و ٢١٧ من قانون التجارة على إلتزام الشاحن أو المرسل بتقديم البيانات الخاصة بالبضائع وبتحديده نوع البضائع محل النقل ووزنها وحجمها وكيفية حزمها وعدد الطرود التي تشملها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها وغير ذلك من البيانات التي قد يطلبها الناقل أو يقررها القانون لتعيين ذاتية البضائع[1] .

ومفاد هذه النصوص أن هناك إلتزاما على المرسل أو على الشاحن (عندما يكون النقل بحريا) بكتابة البيانات الخاصة بالبضائع في وثيقة النقل أو في الإيصال الموقع من الناقل بتسلم البضائع[2] أو في سند الشحــن . ويجب أن تكون هذه البيانات صحيحة وإلا وجب على الشاحن

١- المادة ٢١٧ فقرة ١ من قانون التجارة . وإنظر في البيانات الأخرى الواجب ذكرها في وثيقة النقل المادة ٢١٨ من قانون التجارة . والمادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية .

٢- إذ أنه في حالة عدم تحرير وثيقة نقل يجوز للمرسل مطالبة الناقل بإيصال إستلام ، هذا ما تقرره المادة ٢١٩ من قانون التجارة .

تعويض الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة هذه البيانات حتى لو كان قد نزل عن سند الشحن للغير[1] . والحكمة من هذه الجزئية الأخيرة هو أن الشاحن وحده هو الذي يعلم البيانات الحقيقية للبضائع وأن الغير حسن النية يتسلم ما هو مدون في سند الشحن دون التأكد من صحته لحظة الشحن .

ويمكن للناقل التأكد من صحة هذه البيانات بفحصه الأشياء المطلوب نقلها حتى لو إقتضى الأمر فض الأغلفة أو الأوعية ، ولكن في هذه الحالة الأخيرة يجب على الناقل إخطار المرسل لحضور الفحص ، فإذا تخلف المرسل عن حضور الفحص جاز للناقل إجرائه بدونه مع تحميله (أى المرسل) مصاريف الفحص[2].

ولكن ماذا لو إكتشف الناقل عدم مطابقة البضائع للبيانات المذكورة في وثيقة النقل أو في سند الشحن ؟ ماذا لو إكتشف الناقل أن المرسل قد حجب جزء من البضائع ولم يذكرها في سند الشحن أو أنه ذكر طبيعة غير الطبيعة الخاصة بالبضائع المنقولة أو أنه أخفى الطبيعة الخطرة للبضائع ولم يذكرها في سند الشحن أو وثيقة النقل ؟

أولا : البيانات غير المطابقة للبضائع المحواة

٧٤- أعطى المشرع البحري للربان في حالة عدم ذكر جزء من البضائع أو ذكر طبيعة غير الطبيعة الخاصة بالبضائع المنقولة حلولا في فرضين : الأول وهو إكتشاف الربان عدم المطابقة لما هو في سند الشحن في ميناء الشحن أو أثناء النقل .

فإذا إكتشف الربان قبل السفر وجود بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو في إيصال تسلم البضائع أو إذا تبين له عدم صحة البيانات المتعلقة بها جاز له الخيار بين حلين : إما رفض نقل البضائع وإبقاؤها في ميناء

١- المادة ٢٠٦ من قانون التجارة البحرية .

٢- المادة ٢٢٥ من قانون التجارة .

الشحن أو قبولها ونقلها بأجرة تعادل ما يدفع في نقل بضائع مماثلة لها في ميناء الشحن وذلك مع عدم الإخلال بما يستحق من تعويـــض [1].

أما إذا إكتشف الربان وجود تلك البضائع أثناء النقل جاز له إلقائها في البحر في عدة حالات : إذا كان من شأن البضائع إحداث ضرر ما للسفينة أو للبضائع الأخرى المشحونة على متنها ، أو إذا كان نقل هذه البضائع يستلزم دفع غرامات أو مصروفات تفوق قيمتها أو إذا كان بيعها أو تصديرها محظورا .[2]

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الحلول المطروحة أمام الربان لا تتأثر بما إذا كان الشاحن قد تعمد أو لم يتعمد ذكر البيانات الغير صحيحة عن البضائــع ، كل ما هنالك أنه إذا تعمد الشاحن ذلك فإن الناقل لا يكون مسئولا عن هلاك أو تلف البضائع إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات[3] .

وفي جميع أحوال عدم صحة البيانات الخاصة بالبضائع يكون الشاحن مسئولا عن تعويض الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن تقديم البيانات الغير صحيحة حتى ولو كان قد نزل عن سند الشحن إلى الغير .

ثانيا : البيانات الخاصة بالبضائع الخطرة

٧٥- تنص المادة ٢٠٥ من قانون التجارة البحرية في فقرتها الثانية على أنه : " وإذا كانت البضاعة خطرة أو قابلة للإلتهاب أو الإنفجار وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك ، وأن يضع بيانا على البضاعة للتحذير من خطورتها ، وبيانا بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعـــا " .

١- المادة ٢٠٨ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية .

٢- المادة ٢٠٨ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية.

٣- المادة ٢٣٠ من قانون التجارة البحرية .

ومفاد هذا النص أنه يلزم على الشاحن ليس فقط إخطار الناقل بطبيعة البضائع الخطرة[1] أو بقابليتها للإلتهاب أو للإنفجار ولكن أيضا وضع بيانا على البضائع يحذر من خطورتها ويوضح كيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعا .

فإذا ما خالف الشاحن ذلك وشحن بضائع خطرة دون إخطار الناقل ودون وضع البيانات المذكورة أعلاه فإنه يحق للناقل في هذه الحالة إخراج هذه البضائع من السفينة في أي وقت حتى لو كانت السفينة في عرض البحر ، كما يحق له إتلافها أو إزالة خطورتها على نفقة الشاحن وذلك دون أدنى مسئولية عليه شريطة أن يثبت أنه ما كان ليرضى بشحن هذه البضائع لو علم بطبيعتها . فإذا ما تسببت هذه البضائع في أى أضرار أو كبدت الناقل أى مصروفات فإن ذلك يكون على نفقة الشاحن بمعنى أنه يحق للناقل في هذه الحالة إسترداد هذه المصروفات منه ومطالبته بتعويض ما تسببت فيه هذه البضائع من أضرار [2].

أما إذا كان الناقل يعلم بطبيعة البضائع الخطرة وقبل بها وأذن بشحنها فإنه يكون محظورا عليه في هذه الحالة إتخاذ أي من الإجراءات السابق ذكرها ، فلا يجوز له إخراجها من السفينة أو ا إتلافها أو إزالة خطورتها بل يلتزم بنقلها بالشروط التي قبلها بها . إلا أن هذا الحظر ليس مطلقا إذ أنه يجوز للناقل إتخاذ الإجراءات المشار إليها إذا صارت خطورة هذه البضائع تهدد السفينة أو الشحنة "وفي هذه الحالة لا يتحمل الناقل أي مسئولية إلا ما تعلق بالخسارات البحرية المشتركة عند الإقتضاء " [3]، الأمر الذي يعني أنه يحق للشاحن – إذا توافرت شروط الخسارات المشتركة – إقامة دعوى المساهمة ضد السفينة وضد الشحنة .

١- إنظر في البضائع الخطرة بطبيعتها د. مصطفى كمال طه " القانون البحري الجديد " فقرة ٣٨٠ .

٢- المادة ٢٠٩ من قانون التجارة البحرية .

٣- المادة ٢٠٩ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية .

ووفقا لقانون التجارة فإنه إذا لم يلتزم المرسل بذكر هذه البيانات وقدم بيانات غير صحيحة أو عدم كافية في وثيقة النقل أو في الإيصال الموقع من الناقل بتسلم البضائع[1] ، فهو يسأل في مواجهة الناقل عن الأضرار التي تنجــم عن ذلك[2].

ثالثا : إثبات البيانات الخاصة بالبضائع

٧٦- تبدأ مرحلة التحقق من البيانات الموجودة بوثيقة النقل عند إستلام الناقل لها ، فإذا شك الناقل في البيانات المقدمة من المرسل فله أن يقدم على فحص البضائع دون فض الأغلفة ، فإذا إستدعى الأمر فض هذه الأغلفة أو الأوعية وجب على الناقل إخطار المرسل لحضور هذا الفحص وإلا قام به الناقل دون حضوره مع تكبيله مصاريف الفحص[3]. ولكن ما هو الوضع إذا لم يشك الناقل في البيانات المقدمة من المرسل قبل النقل وبالتالي لم يقم بفحصها وإكتشف في وقت لاحق عدم صحتها ووجود بضائع مخالفة أو ناقصة أو مختلفة عما هو مدون بسند الشحن أو وثيقة النقل ؟

هنا تبدأ مسألة إثبات صحة البيانات المقدمة من الشاحن أو المرسل من عدمه . تثار أولا مسألة عبء الإثبات ، على من يقع عبء إثبات صحة أو عدم صحة البيانات المدونة في سند الشحن أو في وثيقــة النقل ؟ وفي ذلك تنص المادة ٢١٠ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية على أنه " ... يعد سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها ، وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة للغير " ، كما تنص المادة ٢١٠ من قانون التجارة البحرية في فقرتها الثانية على أنه : " يجوز في العلاقة بين الناقل

١- إذ أنه في حالة عدم تحرير وثيقة نقل يجوز للمرسل مطالبة الناقل بإيصال إستلام ، هذا ما تقرره المادة ٢١٩ من قانون التجارة .

٢- المادة ٢١٧ فقرة ٢ من قانون التجارة .

٣- المادة ٢٢٥ من قانون التجارة .

والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد به من بيانات ، ولا يجوز في مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات ، ويجوز ذلك لهذا الغير " .

كما تنص المادة ٢٢١ من قانون التجارة على أن " وثيقة النقل حجة فيما ورد بها من بيانات ، وعلى من يدعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك " .

ومفاد هذه النصوص أن سند الشحن أو وثيقة النقل هما الحجة التي يحتج بها لإثبات صحة البيانات الموجودة بها ، فيمكن أن يحتج بها الشاحن مثلا إذا ما أراد إثبات أن ما قام الناقل بتسليمه في ميناء الوصول غير مطابق لما هو مدون بسند الشحن وذلك دون حاجة إلى الإتيان بدليل آخر ، فإذا أراد الناقل الإدعاء بما يخالف البيانات المقدمة من الشاحن فعليه أن يثبت ذلك[1] . وقد أضافت المادة ٢٣٠ من قانون التجارة البحرية أن عبء الإثبات يقع على الناقل في هذه الحالة حتى لو كان الشاحن قد تعمد ذكر بيانات غير صحيحة عن البضائع[2].

هذا فيما يخص العلاقة بين الناقل والشاحن أما في مواجهة الغير فلا يجوز إثبات عكس ما هو مدون بسند الشحن وقد قرر المشرع حظر إثبات عكس ما هو مدون بسند الشحن في مواجهة الغير حماية له فهو حسن النية و لم يكن موجودا لحظة الشحن أو لحظة تدوين البيانات فلا يكون له بالتالي إلا ما هو مدون في سند الشحن . ولكن يجوز على العكس للغير الإدعاء بعكس ما هو مدون بسند الشحن بشرط إثبات ذلك .

١- إنظر في صعوبة هذا الإثبات في حالة النقل بالحاويات فقرة ٢٥٢ .

٢- " إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات " .

الفرع الثالث
الوفاء بالأجرة

٧٧- الوفاء بالأجرة هو الإلتزام الأساسي للشاحن أو المرسل تجاه الناقـل ، إذ بدونه لن يقدم الناقل على تنفيذ النقل . وقد يحدث أحيانا أن يتفق الطرفان على أداء الأجرة قبل البدء في النقل وهنا لا يبدأ النقل إلا بتسلم الناقل لأجرته ، ولكن قد يحدث أحيانا أخرى أن يتفق الطرفان على أداء الأجرة بعد وصول البضائع لمكان الوصول ،وهنا يثار التساؤل : كيف يضمن الناقل في هذه الحالة حصوله على أجرته ؟ قرر المشرع التجاري للناقل في هذه الحالة ضمانات يضمن بها الناقل حقه في الأجرة المستحقة ، وسوف نعرض لهذه الضمانات بعد دراسة الأجرة ذاتها كدين على من تعهد بأدائها .

أولا : دين الأجرة

٧٨- دين الأجرة هو دين يستحق الوفاء به للناقل كمقابل لعملية نقل البضائع . ولكن يثار التساؤ ل حول المدين بهذه الأجـرة وحول الحالات التي تستحق فيها هذه الأجرة لمعرفة ما إذا كان الناقل يستحق الأجرة في جميع الأحوال وأيا كانت الظروف ، أم أن هناك حالات لايحق فيها للناقل المطالبة بالأجرة ؟ وإن إستحق الناقل الأجرة فكيف يمكن لمن أداها إثبات الوفاء بها ؟

أ : المدين بالأجرة

٧٩- تنص المادة ٢١٩ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية على أنه " يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل ، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول ، إلتزم أيضا بأدائها من له حق في تسلم البضاعة إذا قبل تسلمهـا " .

كما تنص المادة ٢٣٥ من قانون التجارة على أنه :

" ١- يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل وغيرها من المصاريف المستحقة للناقل ما لم يتفق على أن يتحملها المرسل إليه

٢- وإذا إتفق على أن يتحمل المرسل إليه أجرة النقل أو غيرها من المصاريف كان كل من المرسل والمرسل إليه مسئولين عن دفعهم بالتضامن قبل الناقل " .

ومفاد هذه النصوص أن المرسل أو الشاحن هو في الأساس المدين بأجرة النقل إلا إذا إتفق على غير ذلك . فإذا تم الإتفاق على إستحقاق أجرة النقل عند الوصول ففي هذه الحالة ينتقل الإلتزام بدفع الأجرة إلى ذمة المرسل إليه الذي يصير ملزما ليس فقط بأداء الأجرة المتفق عليها بل أيضا بأداء أية مصاريف قد تحملها الناقل بمناسبة النقل كالرسوم الجمركية مثلا ومصاريف الترانزيت أو التخزين .

وتجدر الإشارة هنا إلى أن إلتزام المرسل إليه بأداء الأجرة لا يمحي عن المرسل أو الشاحن ذات الإلتزام إذ يظل هذا الأخير ملزما بأداء الأجرة فيحق للناقل الرجوع عليه بما لم يؤده المرسل إليه [1].

ويتم تحديد الأجرة بالتراضي بين أطراف العقد ويلتزم المدين بأداء الأجرة المتفق عليها . أما إذا لم يتم تحديد الأجرة في عقد النقل فإنه يرجع في هذا الخصوص إلى العرف أو يقاس تقدير الأجرة على أجرة المثل يوم إبرام العقد .

وفي العادة يتم تقدير الأجرة إما بمبلغ شامل أو على أساس وزن البضائع أو حجمها أو على أساس القطعة أو القيمة إذا كانت البضائع ثمينة .

ب : إستحقاق الأجرة

٨٠- إذاكان الناقل يستحق الأجرة عن نقله البضائع إلى المكان المتفق عليه فإنه من المنطقي أنه لا يستحق هذه الأجرة إن لم يتمم هذا النقل . ولكي يتقاضى الناقل الأجرة المتفق عليها يجب أن تصل البضائع لميناء

١- د. مصطفى كمال طه " القانون البحري الجديد " فقرة ٣٨٢ وإنظر أيضا المادة ٢٣٥ فقرة ٢ من قانون التجارة .

الوصول وفقا للشروط المتفق عليها ، ولكن ماذا لو وصلت البضائع تالفة أو ناقصة الكمية أو القيمة وماذا لو لم تصل البضائع إلى ميناء الوصول ؟ أجاب المشرع على هذا السؤال بنصه في الفقرة الثالثة من المادة ٢١٩ من قانون التجارة البحرية على إستحقاق الناقل الأجرة حتى ولو تلفت البضائع أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر. ولعل السبب في ذلك هو تمام النقل في حد ذاته وهو موضوع العقد ، بحيث أنه طالما تم تنفيذ النقل فإن الناقل يستحق الأجرة عنه أما كون البضائع وصلت تالفة أو ناقصة فإن ذلك لا صلة له بالأجرة ولكن ينظر له ويبت فيه بمناسبة المطالبة بالتعويض إذا كان التلف أو النقصان بسبب الناقل .

أما إذا وصلت السفينة خاوية من البضائع محل النقل فهنا قرر المشرع في المادة ٢٢٠ من قانون التجارة البحرية إستحقاق الناقل الأجرة عن النقل إذا كان عدم وصول البضائع يرجع إلى قرار الربان بإلقائها في البحر أو التضحية بها بأى صورة من الصور لإنقاذ السفينة أو الشحنة وذلك مع مراعاة أحكام الخسارات البحرية المشتركة . كما قرر للناقل الحق في المطالبة بأجرة النقل إذا كان قد أدرج شرط " إستحقاق الأجرة في جميع الأحوال " وذلك حتى لو هلكت البضائع التي وضعها المستأجر في السفينة ولم تصل إلى ميناء الوصول[١] .

٨١- وبخصوص إيجار السفينة قرر المشرع في المادة ١٩٤ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية إستحقاق الناقل للأجرة بنصه على أنه : "..... تستحق الأجرة إذا كان الهلاك ناشئا عن خطأ المستأجر أو تابعيه أو عن طبيعة البضاعة أو عن عيب فيها أو إذا إضطر الربان إلى بيعها أثناء السفر بسبب عيبها أو تلفها أو إذا أمر الربان بإتلافها لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم ذلك وقت وضعها في السفينة ". كما نصت المادة ١٩٥ من قانون التجارة البحرية على

١- المادة ١٩٤ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية .

أنــه : " لا يبرأ المستأجر من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر " .

٨٢- وقد عالجت المادة ١٩٤ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية مسألة الأجرة عن الحيوانات بنصها على أنه "....تستحق الأجرة عن الحيوانات التي تنفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى خطأ المؤجر أو تابعيه " .

٨٣- هذا عن الحالات التي يستحق فيها الناقل الأجرة بالرغم من عدم تنفيذه لعقد النقل وفقا للشروط المتفق عليها ، أما الحالات التي قرر المشرع حرمان الناقل من الأجرة فيها فهى تتمثل في :

١- هلاك البضائع موضوع النقل بسبب قوة قاهرة .[١]

٢- إستحالة البدء في تنفيذ النقل بسبب قوة قاهرة [٢].

٣- إستحالة مواصلة النقل بسبب القوة القاهرة [٣].

وتضاف إلى هذه الحالات حالة أخرى بخصوص إيجار السفينة ، حيث قرر المشرع حرمان الناقل من أجرة النقل " إذا هلكت البضائع التي وضعها المستأجر في السفينة إلا إذا إتفق على إستحقاق الأجرة في جميع الأحوال " (المادة ١٩٤ من قانون التجارة البحرية) .

ج : إثبات الوفاء بالأجرة

٨٤- تنص المادة ٢١٩ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية على أنه : " وإذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول ، إفترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن ، ولايجوز إثبات ما يخالف ذلك في مواجهة الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند أن

١- المادة ٢٣٦ من قانون التجارة ، والمادة ٢٢١ من قانون التجارة البحرية التي تضيف إهمال الناقل في عدم تنفيذه لإلتزاماته التي يفرضها عليه القانون أو العقد .

٢- المادة ٢٣٨ فقرة ١ من قانون التجارة ، ولا مثيل لهذه المادة في قانون التجارة البحرية .

٣- المادة ٢٣٨ فقرة ٢ من قانون التجارة وهى تقرر للناقل مع ذلك الحق في تقاضي أجرة ما تم نقله من إجمالي النقل .

الأجرة أو جزءا منها لا يزال مستحقا ، ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند بإسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه " .

ومفاد هذا النص أن عدم ذكر مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول في سند الشحن يعد قرينة على أن الناقل قد قبض الأجرة بالكامل لحظة الشحن . إلا أن هذه القرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها في العلاقة بين الناقل والشاحن ، وهى قرينة مطلقة في العلاقة بين الناقل والغير مع إعتبار أن المرسل إليه من الغير إلا إذا كان هو ذاته الشاحـــن .

ثانيا : ضمانات الوفاء بالأجرة

٨٥- يحدث أحيانا أن يجد الناقل صعوبة في الحصول على أجرة النقل ، ويكون ذلك في الغالب إما لأن المرسل إليه لم يحضر لإستلام البضائع أو حضر ورفض إستلامها ، وقد راعى المشرع هذا الوضع وكفل للناقل ضمانات تمكنه من إستيفاء أجرة النقل بالرغم من هذه الظروف . وتتلخص هذه الضمانات في منح الناقل الحق في حبس البضائع التي في حوزته تمهيدا لبيعها وإستيفاء أجرة النقل ، كما كفل له المشرع حق إمتياز على ثمن البضائع لإستيفاء أجرة النقل وغيرها من المصاريف التي يكون قد تحملها بمناسبة النقل .

أ: حق الحبس .

٨٦- أجاز كلا من المشرع التجاري والبحري للناقل حق حبس البضائع محل النقل حتى يتقاضى أجرة النقل .

فقد نص المشرع التجاري في المادة ٢٣٩ فقرة ١ من قانون التجارة على أنه : " للناقل حبس الشيء محل النقل لإستيفاء أجرة النقل والمصاريف وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل " .

كما نص المشرع البحري في المادة ٢٢٦ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية على أنه : " إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع أو

حضر وإمتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل ، جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي ، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لإستيفاء المبالغ المذكورة " .

وقد إستند المشرع في تقريره لحق الحبس للناقل إلى القواعد العامة في القانون المدني[1] ، وبمقتضاها يحق للدائن بالأجرة المتفق عليها (الناقل) الإمتناع عن تسليم البضائع للغير حتى يستوفي حقه (أجرة النقل وغيرها من المصاريف) .

وكما هو ملاحظ يختلف التشريع البحري عن التشريع التجاري في أسلوب ممارسة الناقل في حق الحبس ، ففي حين أن التشريع البحري، قد إشترط الرجوع إلى قاضي الأمور الوقتية لإستصدار إذن بإيداع البضائع لدى أمين يعينه القاضي ، لا يشترط التشريع التجاري هذا الشرط .

ومفاد ذلك إذن أن الناقل البحري لايستطيع مباشرة حق الحبس إلا بإيداع البضائع لدى أمين يعينه قاضي الأمور الوقتية ، فلا يحق له بالتالي حبس البضائع في السفينة مثلا لإستيفاء أجرة ومصاريف النقل .

وإستعمال الناقل لحقه في حبس البضائع المنقولة لإستيفاء أجرة النقل لايعفيه من إلتزامه بالمحافظة على البضائع المحبوسة ، بحيث يعتبر الناقل مسئولا عن هلاك البضائع أو تلفها إلى أن يثبت أن هذا الهلاك أو التلف يرجع إلى سبب أجنبي لايد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه يد فيه[2] .

ب: حق الإمتياز

٨٧- قرر المشرع للناقل حق إمتياز على ثمن البضائع المقرر بيعها لإستيفاء أجرة النقل وغيرها من المصاريف التي تحملها الناقل بسبب النقل .

١- المادة ٢٤٦ من القانون المدني .

٢- نقض مصري رقم ٢٥٣ جلسة ٥ / ١٢ / ١٩٦٦ ، المكتب الفني سنة ١٧ ، س ق ٣٢ ، ص ١٩٢٦ .

وفي ذلك تنص المادة ٢٢٦ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية على أنه :
" ويكون للناقل إمتياز على ثمن البضائع لإستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل " .
كما تنص المادة ٢٣٩ فقرة ٢ من قانون التجارة على أنه : " وللناقل إمتياز على الثمن الناتج من التنفيذ على الشيء محل النقل لإستيفاء جميع المبالغ المستحقة له . ويتبع في هذا إجراءات التنفيذ على الأشياء المرهونة رهنا تجاريا " .
ومفاد هذه النصوص أن للناقل حق الأولوية في إسترداد دين الأجرة والمصروفات الأخرى التي صرفت على البضائع أثناء النقل ، وهو يتقدم في ذلك على غيره من دائني أصحاب البضائع[1] .

المطلب الثاني
الإلتزامات الوقائية

٨٨- يلتزم الشاحن تجاه الناقل بإلتزامات الغرض منها حماية البضائع موضوع النقل . وتبرز أهمية تلك الإلتزامات ليس فقط بالنسبة للشاحن الذي يريد حماية بضائعه من التلف أو الهلاك ولكن أيضا بالنسبة للناقل ، إذ أنها تمكن الناقل من الإفلات من المسئولية في حالة تخلف الشاحن عن القيام بها إذا إقتضى الأمر. وتتلخص هذه الإلتزامات الوقائية في إثنين : إخطار الناقل بالإستعدادات الخاصة الواجب إتخاذها تجاه البضائع إذا إقتضت الحاجة ، وتغليف وتعبئة البضائع إن إقتضى الأمر .
الفرع الأول : إخطار الناقل بالإستعدادات الخاصة عند الحاجة
الفرع الثاني : تغليف وتعبئة البضائع إن إقتضى الأمر

١- يلي هذا الإمتياز في المرتبة إمتياز المصروفات القضائية وإمتياز المصروفات التي أنفقت من أجل حفظ البضائع بعد النقل ، إنظر في ذلك د. علي يونس " العقود البحرية " ص ٥٣

الفرع الأول
إخطار الناقل
بالإستعدادات الخاصة عند الحاجة

٨٩- أوجب المشرع التجاري على الشاحن إخطار الناقل بالإستعدادات الخاصة التي يقتضيها النقل . ووفق أحكام المادة ٢٢٣ فقرة ٢ من قانون التجارة فإنه يجب على المرسل إخطار الناقل بهذه الإستعدادات الخاصة قبل تسليم البضائع إليه بوقت كاف . ومفاد ذلك أنه يحق للناقل المطالبة بإعفائه من المسئولية[١] في حالتين : إذا لم يخطره المرسل بضرورة إتخاذ هذه الإستعدادات الخاصة ، وإذا لم يتم هذا الإخطار قبل تسلم الناقل للبضائع بوقت كاف .

ولا يوجد نص مماثل لهذا النص في قانون التجارة البحرية ، إلا أنه قد تلاحظ لنا أن المادة ٢٣٤ من قانون التجارة البحرية تشير إلى إلتزام الشاحن بإخطار الناقل بهذه الإستعدادات ولكن بصورة غير مباشرة ، فهى تنص على عدم جواز تمسك الناقل في مواجهة الشاحن بتحديد المسئولية إذا قدم الشاحن بيانا قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن . وبناء عليه فإنه في الحالة المعاكسة يحق للناقل التمسك بتحديد المسئولية إن لم يقدم له الشاحن بيانا قبل الشحن عن البضائع وعن كيفية المحافظة عليها بما في ذلك الإستعدادات الخاصة الواجب إتخاذها تجاه البضائع .

الفرع الثاني
تغليف وتعبئة البضائع
إن إقتضى الأمر

٩٠- تنص المادة ٢٢٤ فقرة ١ من قانون التجارة على أنه " إذا إقتضت طبيعة الشيء إعداده للنقل بتغليفه أو تعبئته أو حزمه ، وجب على

١- نعني هنا المسئولية عن الضرر الذي أصاب البضائع بسبب عدم إتخاذه لهذه الإستعدادات الخاصة .

المرسل أن يقوم بذلك بكيفية تقيه الهلاك أو التلف ولاتعرض الأشخاص أو الأموال الأخرى التي تنقل معه للضرر ، وإذا كانت شروط النقل تستلزم إتباع طريقة معينة في التغليف أو التعبئة أو الحزم وجب على المرسل مراعاتها ".

ومفاد هذا النص أن تغلفة أو تعبئة أو حزم البضائع ليست واجبة على المرسل في جميع الأحوال بل فقط إذا إقتضت طبيعة البضائع ذاتها ذلك .

ويجب على المرسل عند قيامه بعملية التغلفة أو الحزم أو التعبئة مراعاة أن تتم هذه العملية بصورة لا تعرض الأرواح أو الأموال للضرر بحيث يستوجب عليه مراعاة طريقة الحزم أو التغلفة وفقا لما تتطلبه نوع البضائع المراد نقلها .

وتجدر الإشارة هنا إلى أننا نعتبر الحاوية وسيلة لتغلفة البضائع[1] ، وبناء عليه فإنه يتعين على المرسل شحن البضائع في حاويات سليمة وصالحة لتحمل مشاق النقل حتى لا تتسبب في إصابة البضائع بضرر . فإذا ما قام المرسل بهذه العملية بصورة معيبة تسببت في إصابة البضائع بضرر ما فإن المسئولية في هذه الحالة تقع على المرسل دون الناقل[2] .

إلا أن هذه المسئولية ليست مطلقة إذ يكون الناقل مسئولا في حالة ما إذا قبل نقل البضائع مع علمه بوجود عيب في التغلفة أو الحزم أو التعبئة . ويقدر في هذه الحالة علم الناقل من عدمه بهذا العيب إذا كان ظاهرا أو مما لا يخفى على الناقل العادي[3] .

١- إنظر فقرة ٢٥٠ .

٢- *Grenoble 9 Juin 1982 , B.T. 1982 , p. 490 ; pourvoi rejeté par Cass. 21 fév. 1984 ; Aix-en-provence 4 Déc. 1992 , B.T. 1993 , p. 372 .*

٣- مادة ٢٢٤ فقرة ٢ من قانون التجارة .

الفصل الثاني
المسئولية الناشئة عن عقد نقل البضائع بالحاويات

٩١- عندما يخل الناقل بإلتزاماته التي يفرضها عليه القانون أو العقد تنعقد مسئوليته .

وتقتضي دراسة هذه المسئولية التعرف إبتداء على طبيعتها القانونية ، وعلىنطاقهـا ، و علىأسباب الإعفاء منها ، على أن نترك دراسة التحديد القانوني للمسئولية عند التعرض للتعويض الواجب أداؤه في حالة المسئولية .

المبحث الأول : الطبيعة القانونية للمسئولية

المبحث الثاني : نطاق المسئولية

المبحث الثالث : أسباب الإعفاء من المسئولية

المبحث الأول
الطبيعة القانونية للمسئولية

٩٢- التعرف على الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل أمر أساسي لأنها هى التي تحدد على من يقع عبء الإثبات في حالة وقوع ضرر ما . ونقصد بالمسئولية هنا مسئولية الناقل العقدية وليس المسئولية التقصيرية التي تنشأ خارج نطاق عقد النقل . وسوف نعرض في هذا المبحث إلى دراسة الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل البحري من جهة والناقل البري من جهة أخرى .

المطلب الأول : الطبيعة القانونية لمسئولية ناقل الحاويات بحرا

المطلب الثاني : الطبيعة القانونية لمسئولية ناقل الحاويات برا

المطلب الأول
الطبيعة القانونية
لمسئولية ناقل الحاويات بحرا

٩٣- ترتكز المسئولية العقدية للناقل البحري على عقد النقل البحري الذي يبرمه الناقل مع الشاحن ، وهى تختلف في طبيعتها القانونية حسبما كان

النقل خاضعا لقانون التجارة البحرية المصري أو كان خاضعا لإتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨[1] (إتفاقية هامبورج) .

الفرع الأول : الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل البحري وفقا لقانون التجارة البحريةالمصري

الفرع الثاني : الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل البحري وفقا لإتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (إتفاقية هامبورج)

الفرع الأول
الطبيعة القانونية
لمسئولية الناقل البحري
وفقا لقانون التجارة البحرية المصري

٩٤- تنص المادة ٢٢٧ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية على أنه : " يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها أو إيداعها طبقا للمـادة السابقـة " .

وتنص المادة ٢٢٩ من ذات القانون على أنه " يعفى الناقل من المسئولية المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ٢٢٧ من هذا القانون إذا ثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه " .

وتنص المادة ٢٤٠ فقرة ١من ذات القانون على أنه " يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه " .

١- إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ والمعروفة بقواعد هامبورج دخلت حيز النفاذ في جمهورية مصر العربية في أول نوفمبر ١٩٩٧ .

وكما هو ملحوظ تعالج المادة ٢٢٧ في فقرتها الأولى مسئولية الناقل عن حالات هلاك البضائع الكلي أو الجزئي وعن تلفها وتجعل الناقل ضامنا لسلامة البضائع محل النقل .

وقد أجمع الفقه[1] والقضاء[2] على تفسير إصطلاح ضامن على أنه إلتزام بتحقيق نتيجة تتمثل في نقل البضائع من ميناء الشحن وتسليمها إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه في ميناء التفريغ في حالة جيدة وفي الميعاد المتفق عليه .

وتؤكد المادة ٢٢٩ صحة تفسير إصطلاح ضامن على أنه إلتزام بتحقيق نتيجة وذلك بتأكيدها عدم إعفاء الناقل من المسئولية إلا في حالة إثباته السبب الأجنبي ، الأمر الذي يعني أنه يتم إفتراض مسئولية الناقل بمجرد وقوع الضرر وأنه على الناقل إثبات أن هذا الضرر يرجع لسبب أجنبي ليس له أو لنائبه أو لأحد تابعيه يد فيه .

أما عن التأخير في تسليم البضائع في ميناء الوصول فتعالجه المادة ٢٤٠ في فقرتــها الأولى ، وهي مثلها مثل المواد ٢٢٧ و٢٢٩ ترتكز أيضا على مبدأ الإلتزام بتحقيق نتيجة تتمثل في وصول البضائع بالشروط المتفق عليها وفي الميعاد المحدد لذلك ، بحيث أنه يتعين على الناقل إثبات السبب الأجنبي لإعفائه من المسئوليــة . وتجدر الإشارة هنا أنه إذا كان الضرر يرجع سببه إلى نائب الناقل أو أحد تابعيه فإنه يعتبر كما لو كان صادرا من الناقل نفسه ولا يعتبر سببا أجنبيا يعفيه من المسئولية .

ومفاد ما تقدم أن عبء إثبات علاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر لا يقع على المضرور بل يكفي هذا الأخير إثبات أن الناقل لم يف بإلتزامه بتوصيل البضائع كاملة وسليمة للمكان المحدد وفي الميعاد المتفق عليه ،

١- د. كمال حمدي " القانون البحري " فقرة ٧٠٠ وما بعد ص ٥٦٧ ؛ د. هاني دويدار " الوجيز في القانون البحري " ص ٢٦٦ . د. مصطفى كمال طه " القانون البحري " فقرة ٣٩١ ص ٢٨٤ .

٢- طعن رقم ٥٣٧ ، جلسة ١ / ٤ / ١٩٩١ ، س ق ٥٥ . طعن رقم ١٢١٢ ، جلسة ١٩ / ٣ / ١٩٩٠ س ق ٥٣ .

فإذا نجح المضرور في إثبات ما سلف ذكره فإن علاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر تكون مفترضة وتتحقق بالتالي مسئولية الناقل . ولا يمكن للناقل الإفلات من هذه المسئولية إلا بإتيانه بإثبات مزدوج يتمثل في أن الضرر قد وقع بسبب أجنبي[1] لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه ، وأن هناك علاقة سببية بين سبب الإعفاء والضرر [2].

ويشترط في الإثبات أن يكون أكيدا لايترك مجالا للشك كما يجب أن يكون معاصرا لوقوع الضرر . وقد قضي في ذلك بأن السيل الموضوع على الحاوية لا يكفي وحده لإثبات أن محتوى الحاوية كاملا ولم تمسسه يد [3]. كما قضى بأن عدم إرتكاب الناقل لخطأ ما لا يشكل في حد ذاتـــه سببـــا لإعفائـــه من المسئوليـــة ، فإثبات أن سبب الضرر بقى غير معلوما لا يكفي وحده لأن يكون سببا لإعفاء الناقل من المسئولية [4].

وفي المقابل لا يمنع وجود حالة من حالات الإعفاء ، الشاحن من إثبات أن الضرر قد حدث بسبب خطأ الناقل ، إذ أنه إذا نجح الشاحن في إثبات خطأ الناقل تتحقق مسئولية الناقل عن الأضرار التي أصابت البضائع [5].

١- المقصود بالسبب الأجنبي : العيب الذاتي للبضائع ، القوة القاهرة ، خطأ المرسل .

٢- *Cass. 16 av. 1991 , BT 1991 , p. 591 ; Aix-en-Provence , 31 oct. 1991 p.478 .*

٣- *Aix-en-Provence 2 Mai 1991 UAP c/ Zim Israel cité dans Lamy transport 1994*

٤- *Paris 29 nov. 1978 , DMF 1979 , p. 80 .*

٥- *Rouen 8 Sep. 1988 , DMF 1991 , p. 360*

الفرع الثاني
الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل البحري وفقا لإتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨
(قواعد هامبورج)

٩٥- إستلهمت قواعد هامبورج أحكامها الخاصة بمسئولية الناقل البحري من أحكام إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ المتعلقة بمسئولية الناقل الجوي . فكما تأثرت إتفاقية وارسو بالإتجاهات المختلفة حول تأسيس مسئولية ناقل البضائع بوجه عام ، تأثرت أيضا قواعد هامبورج بهذه الإتجاهات لتأخذ موقفا وسطا بين الإتجاهين الرئيسيين في هذا الشأن . فقد أخذت قواعد هامبورج بكلا من نظام الإلتزام بتحقيق نتيجة و نظام الإلتزام ببذل عناية مع إفتراض الخطأ في بعض الأحوال دون الأحوال الأخرى لتستقر في النهاية على تأسيس مسئولية الناقل البحري على مبدأ الخطأ المفترض الذي أوردت عليه بعض الإستثناءات .

أولا : المبدأ : الخطأ المفترض

٩٦- تنص الفقرة الأولى من المادة الخامسة من الإتفاقية على أنه :" يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم ، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة ٤ ، ما لم يثبت الناقل أنه إتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب إتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته " .

ومفاد هذا النص أن مسئولية الناقل عن الأضرار التي أصابت البضائع أثناء وجودها في عهدته تنعقد دون أن يلتزم المضرور بإثبات خطأ الناقل ، إذ أن خطأ الناقل أو إهماله مفترض وكذلك علاقة السببية بين الخطأ أو الإهمال والضرر . وحتى يستطيع الناقل الإفلات من المسئولية

فعليه إثبات أنه قد إتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه التدابير المعقولة لمنع الضرر ، فالتزام الناقل هنا ليس إلتزام بتحقيق نتيجة كما هو الحال في قانون التجارة البحرية ولكنه إلتزام ببذل عناية مع إفتراض خطأ الناقل أو إهماله .

ويتلاحظ لنا مما تقدم أن إتفاقية هامبورج قد أرست نوعا من التوازن بين مصالح الناقل والشاحن ، فهى قد أسست المسئولية على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض الذي يعني وقوع عبء إثبات على كلا من الشاحن والناقل على حد سواء . فالشاحن عليه إقامة الدليل على وجود البضائع في حراسة الناقل لحظة وقوع الضرر ، وهو إثبات يسير إذ يكفيه إثبات وجود عقد نقل صحيح وإستلام الناقل للبضائع منه . كما يتعين على الشاحن إثبات وقوع الضرر الذي أصاب البضائع المنقولة ، وهو أيضا إثبات يسير إذ أنه يتم عمل معاينة يقوم بها خبراء متخصصون يقدمون النتائج للشاحن . وبتمام إثبات الشاحن لتسلم الناقل للبضائع ووقوع الضرر يبدأ عمل قرينة الخطأ إذ يفترض حينئذ خطأ الناقل وقيام علاقة السببية بين الخطأ والضرر . وقرينة الخطأ قرينة بسيطة يجوز دحضها بإقامة الناقل الدليل على أنه هو وتابعوه ووكلاؤه قد إتخذوا كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر أو التقليل من آثاره إذا كان قد وقع ، أو إثبات أنه قد إستحال عليهم إتخاذ هذه التدابير . وعبء الإثبات هنا هين أيضا إذ أن التدابير المطلوب من الناقل إثبات إتخاذه إياها لا يقصد بها التدابير الغير عادية بل التدابير المعقولة التي يتخذها الناقل المعتاد . فإذا نجح الناقل في الإتيان بأحد هذه الأدلة يتم إعفائه من المسئولية أما إذا عجز عن الإتيان بها تسري ضده قرينة الخطأ وتنعقد مسئوليته .

ثانيا :الإستثناءات الواردة على مبدأ الخطأ المفترض

٩٧- تنص المادة الخامسة فقرة ٤ بند (أ) من الإتفاقية على أنه

" يسأل النـــاقل :

١- عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق ، إذا أثبت الطالب أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه .

٢- عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يثبت المطالب أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في إتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول تطلب إتخاذها لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها " .

وكما هو ملحوظ فقد أتت الفقرة الرابعة من المادة الخامسة بعكس ما جاءت به الفقرة الأولى منها والتي - كما أوضحنا أعلاه - قد أرست نظام الخطأ المفترض . فالفقرة الرابعة بند (أ) من المادة الخامسة أرست نظاما مغايرا قائما ليس على الخطأ المفترض بل على الخطأ الواجب الإثبات ، بحيث يقع على عاتق المضرور إثبات خطأ أو إهمال الناقل الذي أدى إلى نشوب الحريق ، أو خطأ أو إهمال الناقل في إتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو مجرد التخفيف منها في حالة نشوب الحريق[١] .

وقد يعتقد البعض أن إثبات لحظة نشوب الحريق وأسبابه وإثبات عدم كفاية التدابير التي إتخذها الناقل يكون عبئا ثقيلا على المضرور نظرا لتغيبه لحظة نشوب الحريق على متن السفينة ، ولكن في الحقيقة الأمر ليس كذلك ، فقد راعى المشرع تغيب المضرور لحظة نشوب الحريق ونص في البند ب من الفقرة الرابعة من المادة الخامسة على أنه : " في حالة نشوب حريق على السفينة تتأثر به البضائع ، يجب أن تـجري ، إن شاء المطالب أو الناقل ، معاينة ، وفقا للممارسات الملاحية للوقوف على سبب الحريق وملابساته ، وعند الطلب توضع نسخة من تقرير المعاينة تحت تصرف الناقل أو المطالب " .

١- د. كمال حمدي ، " إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ " ، فقرة ٣٥ ص ٤٣ ؛ د. مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، فقرة ٤٣٤ ص ٣٢٠

ومفاد هذا النص أن عبء إثبات أسباب الحريق والجهود المبذولة لتجنبه يقع في الواقع على جهة التحقيق وليس على المضرور بصورة مباشرة ونرى في ذلك تخفيفا على المضرور في إثبات أحداث وقعت في غيابه .

المطلب الثاني
الطبيعة القانونية
لمسئولية ناقل الحاويات برا

٩٨- مسئولية ناقل البضائع برا بالحاويات هنا مسئولية عقدية مبناها عقد النقل المبرم بينه وبين المرسل ، وهو عقد تحكمه نصوص قانون التجارة المصري . وإلتزام الناقل وفقا لقانون التجارة إلتزام بتحقيق نتيجة ، بمعنى أنه يكفي لصاحب الحق إثبات أن النتيجة المرجوة من عقد النقل لم تتحقق حتى تنعقد مسئولية الناقل فينتقل بذلك عبء إثبات المسئولية من على عاتق المضرور إلى عاتق الناقل الذي يلتزم بإثبات السبب الأجنبي حتى يعفى من المسئولية .

الفرع الأول : المسئولية المفترضة

الفرع الثاني : عبء الإثبات

الفرع الأول
المسئولية المفترضة

٩٩- تنص المادة ٢٢٩ فقرة ١ من قانون التجارة على أنه : " يضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذ عقد النقــل " . وتنص المادة ٢٤٤ على أنه : " ١- لايجوز للناقل أن ينفي مسئوليته عن هلاك الشيء محل النقل أو تلفه أو التأخير في تسليمه إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه . ٢- إذا أثبت الناقل أحد الأمور المذكورة في الفقرة السابقة جاز للمدعي نقض هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسببه " .

من المؤكد أن الناقل يلتزم بتعويض صاحب الحق عن الأضرار التي وقعت بسبب أخطائه التي تم إثباتها[1] وذلك أيا كانت درجة جسامتها ؛ ولكن وفقا لقانون التجارة فإن المدعي ليس بحاجة إلى إثبات أخطاء الناقـل ، إذ أن الناقل يفترض فيه المسئولية عن حالات هلاك وتلف البضائع أثناء النقل وكذلك عن التأخـير في تسليمهـا ، ولا يعفيه من هذه المسئولية إلا إثباتـه للسبب الأجنـبي . فعبـارة " يضمن الناقل " تتضمن إلتزاما بتحقيق نتيجة ألا وهى وصول البضائع سليمة إلى مكان الوصول المتفق عليه ، فإذا لم يتم النقل وفقا للشروط المتفق عليها تفترض في الناقل المسئولية عن الضرر بمجرد حدوثه .

وبناء عليه إذا أراد الناقل التحرر من المسئولية فلا يكفيه إثبات أنه لم يرتكب خطأ بل يجب عليه إثبات أصل الضرر وسببه وتوضيح أن السبب في هذا الضرر لا يرجع إليه بل إلى سبب أجنبي عليه . وقد صدرت الكثير من الأحكام القضائية في هذا الصدد وأرست هذا المبدأ الذي أصبح لا يقبل النقاش[2] .

وبناء على ما تقدم قد قضى بأن نجاح الناقل في إستبعاد كل الأسباب المتوقعة لوقوع الضرر لا يكفي وحده لإقناع القضاة بأن السبب الوحيد في الحادث هو العيب الذاتي للبضائع ، فإذا فشل الناقل في الإتيان بالسبب الأجنبي الذي أدى للضرر وبقي سبب الضرر غير معروفا فإن الناقل يبقى مسئولا عن الضرر إستنادا إلى مبدأ المسئولية المفترضة الذي ينطبق عليه[3] .

١- *Cass. 16 Juill. 1975 , BT 1975 ,p.417.*

٢- *Cass. 13 Janv. 1981 , BT 1981 , p. 140 ;Cass. 17 Juin 1969 , BT 1969 , p. 282 ; Cass. 27 nov. 1973 , BT 1974 , p. 56 .*

٣- *Cass. 13 Juill. 1977 , BT 1978 , p. 133 ; Cass 28 Mai 1974 BT 1974 p. 306 .*

كما أنه إذا تسلم المرسل إليه البضائع بدون تحفظات فإن ذلك لا يقلب عبء الإثبات من على عاتق الناقل إلى عاتق المرسل إليه . بالتأكيد سوف يجد هذا الأخير صعوبة في إثبات الضرر لحظة الإستلام ولكنه إذا نجح في إثباته فإن الناقل يجب عليه إثبات أن الضرر قد وقع بسبب أجنبي[1] .

الفرع الثاني
عبء الإثبات

١٠٠- لأن إلتزام الناقل هو إلتزام بتحقيق نتيجة تتمثل في وصول البضائع سليمة إلى مكان الوصول المتفق عليه فإن مسئوليته تكون مفترضة ولا يرفعها عنه إلا إثباته أنها ترجع إلى سبب أجنبي عنه . بمعنى آخر إذا ما قام نزاع بين أطراف عقد النقل فإن عبء الإثبات يقع على عاتق الناقل وليس على عاتق المدعي (المضرور).

والمقصود بالسبب الأجنبي حالات القوة القاهرة أو العيب الذاتي للبضائع أو خطأ المرسل أو المرسل إليه .

ويشترط في القوة القاهرة أن تكون غير محتملة أو غيرمتوقعة ولا يمكن تفاديها[2] فإذا ما أثبت الناقل هذين العنصرين إستبعدت مسئوليته عن الأضرار التي لحقت بالبضائع . أما العيب الذاتي للبضائع وخطأ المرسل والمرسل إليه فهي في حد ذاتها كافية لتحرير الناقل من المسئولية الواقعة عليه طالما أن علاقة السببية بينها وبين الضرر قد ثبتت . هذا هو الحال مثلا بالنسبة للتأخر في وصول البضائع بسبب إستحالة دخول السفينة

١- *Cass. 5 Av. 1954 , BT 1954 , p. 417 .*

٢- لايعتبر الحريق أو السرقة بمثابة قوة قاهرة إلا إذا حدث في ظروف جعلت توقعه غير مفروض وتلافيه غير ممكن وإنتفى خطأ الناقل وتابعيه . إنظر في هذا الشأن : إستئناف مختلط ٢٩ ديسمبر ١٩٢٠ ب ٣٣ و ٨ إبريل ١٩٢٦ ب ٣٨ - ٣٤٢ .

الميناء نظرا لتحديد مدة رسو السفينة على الرصيف التي تفرضها السلطات في ميناء باستيا (بكورسيكا) أثناء فترة الصيف[1] .

ولكن يبقى مع ذلك أن يثبت الناقل أن الضرر قد نشأ عن حالة القوة القاهرة[2] أو عن العيب الذاتي للبضائع أو عن خطأ المرسل[3] أو المرسل إليه[4] وإلا بقى مسئولا .كما يجب أن يكون إثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي للبضائع أو خطأ المرسل[5] قاطع ويقيني ولا يترك مجالا للشك[6] . فمجرد الإفتراض حتى الصادر من خبير لا يعتبر إثباتا قاطعا : فعندما يصرح الخبير مثلا بأنه " من البديهي أن .. " أو " يبدو أن ... " إلخ .. فإن هذه التصاريح ما هى إلا إستنتاجات إفتراضية ولا تعتبر إثباتا قاطعا[7] وكافيا لإعفاء الناقل من المسئولية[8] . ويجب ايضا أن يكون الإثبات يقيني وإيجابي فمجرد إثبات أن الناقل لم يتعد المدة المحددة للنقل أو أن أجهزة التبريد الموجودة في السيارة قد إشتغلت على أكمل وجه أو أن تغلفة البضائع كانت جيدة لا يكفي لإعفاء الناقل من المسئولية ، إذ أن كل هذه الإثباتات ما هى إلا إثباتات سلبية لا تعطي البرهان الإيجابي والكافي لإعطاء تفسير كامل ولا جدال فيه للضرر الواقع على البضائع . ويجب أيضا ألا يكتفي الناقل بالإدعاء دون أي برهان بأن الضرر ناتج عن

١- *Lyon 30 Av. 1974 , BT 1974 , p. 308*

٢- *Caen 16 Mars 1993 , DMF 1993 , p. 197 , note P.Y.NICOLAS .*

٣- *Paris 7 Juill. 1995 , BT 1996 , p. 51 .*

٤- *Req. 6 Janv. 1943 , S. 1943 , I , p. 53*

٥- *Trib. Com. Bobigny 20 Mai 1994 BT 1994 , p. 859 ; Trib. Com. Marseilles 23 Aout 1994 , SCAPEL 1994 , p. 129 .*

٦- *Nimes 29 Oct. 1980 , BT 1981 , p. 256 .*

٧- *Cass. 13 Janv. 1981 , BT 1981 , p. 140*

٨- *Paris 20 Janv. 1967 , BT 1967 p. 67 .*

ضعف الصندوق الذي يحتوي على الحيوان موضوع النقل[1] أو بالإدعاء بأن الضرر ناتج عن عدم كفاية التغلفة[2] .

ويجب أيضا أن يكون هذا الإثبات تاما ولاجدال فيه وإلا فلا إمكانية للإعفاء من المسئولية . وهذا هو ما قضت به محكمة النقض الفرنسية ضد شركة نقل بالسكك الحديدية بسبب عدم إثباتها علاقة السببية بين الضرر وعدم وجود العلامات الدالة على أن البضائع خطرة [3].

ويلزم أيضا ألا تكون رابطة السببية محل جدل ، فغالبا ما يرفض القضاة قبول رابطة السببية بين الضرر الناتج عن صدمة مقطورة القطار وبين خطأ المرسل الذي لم يصاحب حيواناته لحراستها[4] أو بين الضرر وبين عدم كفاية نظام التهوية في الشاحنة [5] أو بين الضرر وبين عدم تصريح هيئة النقل بالسكك الحديدية بأن وجود حارس كان ضروري لمنع الضرر الناشيء في البضائع[6] .

١- *Aix – en provence 2 Oct. 1981 , BT 1981 p. 591 .*

٢- *Aix – en – provence 5 Mai 1978 BT 1978 p. 486 ; Cass. 3 Fév. 1954 BT 1954 p. 341 ; 6 Fév. 1973 , BT 1973 , p. 120 .*

٣- *Cass. 3 Nov. 1925 , BT 1926 , p. 49 .*

٤- *Cass 30 Janv. 1982 , BT 1982 , p. 45 .*

٥- *Cass. 23 Déc. 1940 , BT 1941 , p. 40 .*

٦- *Cass. 16 Janv. 1986 , BT 1986 p. 78 ; 29 Mai 1986 BT 1986 , p. 265 .*

المبحث الثاني
نطاق المسئولية

١٠١- وقد إستبعد المشرع في المادة ٢٢٧ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية نوعين من النقل لا يخضعون لأحكام عقد النقل البحري للبضائع وهم :

" أ- الملاحة الساحلية بين موانى الجمهورية إلا إذا إتفق على غير ذلك .

ب-النقل بمقتضى عقد إيجار إلا إذا صدر سند شحن تنفيذا لهذا النقل فتسري أحكام هذه المسئولية إبتداء من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل ."

ومفاد هذا النص أن الملاحة بين الموانى المصرية لا تخضع في الأصل لقانون التجارة البحرية ولكن يجوز لأطراف عقد النقل الإتفاق على خضوع هذه العلاقة لأحكام قانون التجارة البحرية .

أما في خصوص النقل بمقتضى عقد إيجار للسفينة (مشارطات إيجار السفن) فهى أيضا لا تخضع لأحكام قانون التجارة البحريـــة ، وكذلك العلاقـــة بين مالـــك السفينـــة (المؤجر) - الذي أصدر سند الشحن - والمستأجر لا تخضع أيضا للأحكام الخاصة بعقد النقل البحري للبضائع بل لعقد إيجار السفينة حيث يكون سند الشحن في هذه الحالة مجرد إيصال بإستلام البضائع . أما إذا قام المستأجر بتظهير سند الشحن للغير ففي هذه الحالة يكون مالك السفينة مسئولا في مواجهة الغير وفقا لأحكام عقد النقل البحري للبضائع . فالمقصود بحامل سند الشحن في الفقرة ب من المادة ٢٢٧ من قانون التجارة البحرية هو " الغير حامل سند الشحن "

أي كل شخص غير المستأجر الذي قام بالتوقيع على عقد إيجار السفينة ينتقل إليه سند الشحن .[1]

١٠٢- أما إتفاقية هامبورج فقد إستبعدت من نطاق تطبيقها الملاحة الساحلية ومشارطات الإيجار إلا في حالة صدور سند شحن إستنادا إلى مشارطة إيجار . وعندما يكون النقل البحري جزءا من عملية نقل متعدد الوسائط فإن إتفاقية هامبورج لا تنطبق إلا على المرحلة البحرية فقط دون المراحل الأخرى .

١٠٣- وأخيرا إستبعد قانون التجارة من أحكامه النقل البحري ونص المشـرع في المـادة ٢٠٩ على أنـه " ١- فيما عدا النقل البحري تسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل على جميع أنواع النقل أيا كانت صفة الناقل ما لم ينص القانون على غير ذلك . ٢- كما تسري الأحكام على النقل ولو إقترنت به عمليات من طبيعة أخرى ما لم تكن هذه العمليات هى الغرض الرئيسي من التعاقد . "

ومفاد ما تقدم أنه إذا كان النقل بحريا فإنه يخضع لأحكام قانون التجارة البحرية أو لقواعد هامبورج في الحدود الموضحـة أعلاه ، أما إذا كان النقل بريا أو نهريا أو جويا فهو يخضع لأحكام قانون التجارة .

وقد حدد كلا من قانون التجارة وقانون التجارة البحرية وقواعد هامبورج لمسئولية الناقل نطاقا معينا لا تخرج عن حدوده يتلخص في نطاق زمني للمسئولية ونطاق مادي ونطاق من حيث الأشخاص الذين تسري في مواجهتهم أحكام القانون .

المطلب الأول : النطاق الزمني للمسئولية

المطلب الثاني : النطاق المادي للمسئولية

١- د. أحمد حسني " عقد النقل البحري " فقرة ٢٥٦ عن د. كمال حمدي " عقد النقل البحري ، المرجع السابق فقرة ٧٠٢

المطلب الأول
النطاق الزمني للمسئولية

١٠٤- المقصود بالنطاق الزمني للمسئولية المدة التي يكون الناقل خلالها مسئولا عن البضائع المنقولة ، وقد حدد كلا من قانون التجارة البحرية وقواعد هامبورج وقانون التجارة هذه المدة بوضوح .

فقد نص قانون التجارة البحرية في المادة ٢٢٧ فقرة ١ منه على أنه : " يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن ، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها ، أو إيداعها طبقا للمادة السابقة ".

كما تنص المادة الرابعة من قواعد هامبورج على أنه :

" (١) مسئولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الإتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ .

(٢) لأغراض الفقرة (١) من هذه المادة تعتبر البضائع في عهدة الناقل :

أ- إعتبارا من الوقت الذي يتلقي فيه البضائع من :

١- الشاحن أو شخص ينوب عنه ، أو

٢- سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن .

ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك :

١- بتسليمها إلى المرسل إليه ، أو

٢- بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل ، أو

٣- بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له .

(٣) في الفقرتين ١، ٢ من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه فضلا عن الناقل والمرسل إليه أو وكلاء أى من الناقل أو المرسل إليه " .

أما قانون التجارة فهو ينص في المادة ٢٤٠ فقرة ١منه على أنه : " يسأل الناقل من وقت تسلمه الشيء محل النقل عن هلاكه كليا أو جزئيا وعن تلفه وعن التأخير في تسليمه . " وينص في المـــادة ٢٤١ منه على أنه : " لايسأل الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه بعد تسليمه إلى المرسل إليه أو وكيله أو إلى الأمين الذي يعينه القاضي لإستيداع الشيء ، إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه . " وتنص المادة ٢٢٩ من قانون التجارة على أنه : " يضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذ عقد النقــل " .

ومفاد هذه النصوص أن مسئولية الناقل تبدأ منذ تسلمه البضائع وتستمر أثناء النقل وحتى تفريغها وتسليمها إلى المرسل إليه[١] . والمقصود بإستلام الناقل للبضائع هو إستلامه للبضائع سواء من المرسل ذاته أو ممن ينوب

١- تنص المادة ٢٤٣ من قانون التجارة على أنه يشترط لمسئولية الناقل عن هلاك أو تلف البضائع أن تقع هذه الأضرار أثناء حراسة الناقل للبضائع ، أما إذا نقلت البضائع في حراسة المرسل أو المرسل إليه فلا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف إلا إذا أثبت صاحب الحق أن الضرر قد وقع بسبب الغش أو الخطأ الجسيم للناقل أو لتابعيه .

عنه أو من سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن كإدارة الجمارك أو مخازن الإيداع . أما تسليم البضائع فقد حدد المشرع في قواعد هامبورج أن التسليم يتم إما بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو بوضعها تحت تصرفه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل أو بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين واللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له كالسلطات العامة في الميناء أو مخازن الجمارك أو الإدارة الصحية في الميناء .

وبمقارنة عملية التسليم في قواعد هامبورج بعملية التسليم في قانون التجارة البحرية وقانون التجارة نجد أن قواعد هامبورج يشوبها الغموض في هذا الشأن . ففي حين ينص قانون التجارة البحرية وقانون التجارة صراحة على تسليم البضائع لأشخاص محددين بالذات وهم صاحب الحق في تسلم البضائع (قانون التجارة البحرية) أو المرسل إليه أو وكيله أو الأمين الذي يعينه القاضي لإستيـداع الشيء (قانون التجارة) تنص قواعد هامبورج على إمكانية وضع البضائع " تحت تصرف " المرسل إليه أى دون تسليمها إليه تسليما فعليا . وتتجلى خطورة هذا النص في سماحه للناقل بالتهرب من المسئولية بوضعه البضائع تحت تصرف المرسل إليه دون أن يكون هناك تسليما فعليا أى دون السماح للمرسل إليه أو من ينوب عنه بعمل التحفظات إذا إستدعى الأمر وبالتالي ملاحقة الناقل ومساءلته عن الأضرار التي تكون قد أصابت البضائع .

١٠٥- أما خارج النطاق الزمني لعقد النقل أى العمليات التي تتم قبل إستلام الناقل للبضائع فهى تخضع للقواعد العامة حتى لو كانت قد نشأت بمناسبة عمليات تابعة أو مكملة لعقد النقل .

وتظهر هذه العمليات خاصة في مجال النقل البحري وتتمثل في إلتزام الناقل البحري مثلا بإعداد السفينة للملاحة ولإستقبال البضائع المطلوب نقلها . وفي ذلك تنص المادة ٢١٤ من قانون التجارة البحرية على أنه " على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكن صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها ، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها ." .

كما تنص المادة ٣ فقرة ١ من معاهدة بروكسل على بذل الناقل للهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه لإعداد السفينة للملاحة وتجهيزها وتطقيمها وتموينها على وجه مرضي ، بمعنى أن يهتم بإعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وجميع الأقسام الأخرى بالسفينة التي تشحن بها البضائع وذلك لإستقبال البضائع فيها ونقلها وحفظها .

ومفاد هذه النصوص أن إلتزام الناقل بإعداد السفينة هو إلتزام ليس فقط بتهيئة السفينة للقيام بالرحلة البحرية (الإعداد الفني) ولكن أيضا إلتزام بتجهيز السفينة لإستقبال البضائع وفقا لنوعها (الإعداد التجاري) .

والمقصود بالإعداد الفني للسفينة التأكد من صلابة بدن السفينة نفسه وعدم تسريبه للمياه وكذلك الإهتمام بوسائل تسيير السفينة (المحركات وجميع وسائل تسيير السفينـــة) وتزويد عنابر الفحم بما يلزم . وفي ذلك قضى بمسئولية الناقل الذي لم يهتم بالإعداد الفني لسفينة كانت تبحر في رحلة بين إيطاليا والجزائر وتسبب بالتالي في غرقها بعد ثلاثين دقيقة فقط من قيامها بسبب تدفق غزير للمياه إلى داخلها .[١]

أما الإعداد التجاري للسفينة فالمقصود به إعداد الأماكن المعدة لإستقبال البضائع والمحافظة عليها كالعنابر والصهاريج والأجهزة المبردة ونظام

١- *Paris 25 Mars 1 93 , La Neuchateloise et autres c / Sanara .*

التبريد إلخ .. وبناء عليه فإن أي تقصير من الناقل ينتج عن سوء إستخدام لهذه الأجهزة والمعدات يؤدي إلى إنعقاد مسئوليته ، فقد قضى بمسئولية الناقل عن التلفيات التي أصابت شحنة موز بسبب درجة البرودة التي كانت أقل من الدرجة المناسبة لمثل هذه الشحنة وبسبب التأخر في تجديد الهواء .[١] كما قضى أيضا بمسئولية الناقل عن تلف شحنة تونة مجمدة نتيجة لزيادة في درجة الحرارة كان من الواجب معالجتها قبل قيام السفينـــة .[٢]

المطلب الثاني
النطاق المادي للمسئولية

١٠٦- تتعرض البضائع لمخاطر عديدة سواء أثناء تداولها قبل وبعد الشحن على وسيلة النقل او أثناء الرحلة نفسها ، الأمر الذي يؤدي إلى مساءلة الناقل عن الأضرار التي تصيب البضائع بعد تسلمها وقبل تسليمهـــا . لذلك تأخذ هذه الأضرار – وهى ما تمثل النطاق المادي لمسئولية الناقل – أهمية كبرى تستوجب تحديد هذا النطاق للتعرف على الأضرار التي تنعقد بسببها مسئولية الناقل .

ويتسع النطاق المادي لمسئولية الناقل ليشمل ثلاثة صور للضرر يلحق بالمرسل إليه وهى : هلاك البضائع أوتلفها والتأخير لصاحب الحق فيها .

الفرع الأول : هلاك البضائع

الفرع الثاني : تلف البضائع

الفرع الثالث : التأخير في تسليم البضائع

١- *Trib com Paris 27 Juin 1977 . D M Fm 1978 . p 178 ; v. de même Paris 16 Mai [illegible]0 . D M F 1980 . p 536 ; Trib com Paris 9 Mai 1979 . DMF 1978 p 178 .*

٢- *[illegible] Fév. 1977 . DMF 1977 . p 653 .*

الفرع الأول
هلاك البضائع

١٠٧- تنص كلا من المادة ٢٢٧ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية والمادة ٥ فقرة ١ من إتفاقية هامبورج والمادة ٢٤٠ من قانون التجارة على مسئولية الناقل عن هلاك البضائع .

والمقصود بهلاك البضائع هو إما إختفائها كليا أو وجود عجز بها سواء في وزنها أو عددها المذكور في سند الشحن . ويعرف الهلاك في الحالة الأولى بالهلاك الكلي وفي الحالة الثانية بالهلاك الجزئي [1].

وقد يعتقد البعض أن الهلاك الكلي قد يختلط مع التأخير في تسليم البضائـــع ، ولكن المشرع قد أتى بنصوص يعرف فيه صراحة الهلاك الكلي للبضائع ، فقد نص في المادة ٢٢٨ من قانون التجارة البحرية على أن البضائع تعد في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال الستين يوما التالية لإنقضاء التسليم . كما نص في المادة ٢٤٠ فقرة ٢ من قانون التجارة على إعتبار البضائع في حكم الهالكة هلاكا كليا إذا لم يسلمها الناقل أو لم يخطر المرسل إليه بالحضور لتسلمها خلال ثلاثين يوما من إنقضاء الميعاد المعين للتسليم أو من إنقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف ذاتها إذا لم يعين ميعاد للتسليم . ومفاد ذلك إذن أن البضائع لا تعتبر في حكم الهالكة قبل إنقضاء مدة التسليم المنصوص عليها في القانون بل تعتبر متأخرة في وصولها لصاحب الحق فيها .

وإثبات الهلاك الكلي يسير إذ يكفي المدعي إثباته أن الناقل قد تسلم البضائع [1] ويمكنه الإستعانة في ذلك بكافة طرق الإثبات ، وفي المقابل

١- يأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف .

وحتى يستطيع الناقل دفع المسئولية عن نفسه فيكفيه إثبات قيامه بتسليم البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن أو لوثيقة النقل . أما إذا عجز الناقل عن إثباته تسليم البضائع لصاحب الحق فيها وأثبت أن التسليم قد تم لشخص آخر فإن البضائع تعد في هذه الحالة في حكم الهالكة هلاكا كليا بالنسبة لصاحب الحق ، فالعبرة - كما أوضحنا أعلاه - بالتسليم الفعلي[2] .

١٠٨- أما الهلاك الجزئي للبضائع فهو يتمثل في عجز فيها سواء في وزنها أو في عددها الموضح بسند الشحن . وفي هذا الشأن تجدر الإشارة إلى أن مسئولية الناقل تتمتع ببعض التخفيف خاصة في حالة نقل البضائع الصب كالحبوب والسوائل مثلا ، إذ أنه من المتعارف عليه أن هذه النوعية من البضائع عرضة للعجز أثناء النقل سواء بسبب تعرضها للرطوبة أو الضغط أو التبخر أو حتى للنقص أثناء عمليتي الشحن والتفريغ وهو ما يطلق عليه بعجز الطريق[3] . أما إذا كانت البضائع معبأة في صورة طرود فإن الناقل - في هذه الحالة - لا يتمتع بهذا التخفيف لأنه من المفترض أن الطرود تقي البضائع من المؤثرات المذكورة أعلاه .

١- تجدر الإشارة إلى أنه إذا كان سند الشحن يتضمن تحفظات على وزن البضائع أو على حجمها إلخ.. فيجب في هذه الحالة على المدعي إثبات حقيقة المقدار المشحون من البضائع وذلك حتى يتمكن من إثبات حالة الهلاك الجزئي .

٢- يظهر هنا الأثر السلبي للمادة الرابعة من إتفاقية هامبورج السابق الإشارة إليها .

٣- د. محمود سمير الشرقاوي " المرجع السابق " ، فقرة ٣٧٣ . وفي هذا الخصوص قضت محكمة النقض المصرية أن العرف الخاص في نقل الزيوت والشحوم التي تشحن صبا جرى على إعفاء الناقل والمؤمن عن العجز في حدود ١ % لما تتعرض له من نقص بسبب إلتصاق جزء منها بالتنكات والأنابيب أثناء عمليتي الشحن والتفريغ : طعن رقم ١٧١ لسنة ٣٧ ق جلسة ٣ / ٢ / ١٩٧٢ س ٢٣ ص ٥٩٠ .

الفرع الثاني
تلف البضائع

١٠٩- يختلف تلف البضائع عن هلاكها ، ففي حالة الهلاك إما أن تكون البضائع لم تصل أصلا أى لم يتم تسليمها وهنا يكون الهلاك كليا ، أو أنها وصلت وبها عجز في مقدارها . أما في حالة التلف فإن البضائع تصل كاملة ولكن بها تلفيات كعطب الفاكهة أو ذبول الزهور إلخ ...

وهنا يثار التساؤل حول تلف البضائع الجزئي الذي يؤثر على باقي البضائع فيجعلها غير صالحة للإستخـدام ، هل يتساوى التلف في هذه الحالـة مع الهلاك الكلي ؟ يذهب رأي[1] إلى أن التلف في هذه الحالة يتساوى مع الهلاك الكلي للبضائع لأنه في الحالتين لا يتمكن المرسل إليه من إستخدام البضائع للغرض المعدة له . ويذهب رأي آخر[2] – على حـق – إلى عكس ذلك فيعتبر أن " التلف الكلي " للبضائـع يختلف عـن " الهلاك الكلي " لها ، ويستند هذا الرأي إلى حدوث التسليم من عدمه ففي حين يتم تسليم للبضائع في حالة " التلف الكلي " فإن التسليم لا يتم في حالة " الهلاك الكلي " . وتظهر أهمية التفرقة بين الهلاك الكلي والتلف الكلي في الإلتزام بإخطار الناقل بالتلف وهو إلتزام يقع على عاتق المرسل إليه يبدأ من تاريخ حصوله سريان مدة تقادم دعوى مسئولية الناقل البحري .

١- د. علي جمال الدين عوض " النقل البحري للبضائع " فقرة ٥٩٤ .

٢- د. كمال حمدي " القانون البحري " ، فقرة ٧٠٧ ص ٥٧٣ .

الفرع الثالث
التأخير في تسليم البضائع

١١٠- تنص المواد ٢٤٠ من قانون التجارة البحرية والخامسة فقرة ٢ من إتفاقية هامبورج والمادة ٢٤٠ من قانون التجارة على أن الناقل يكون قد تأخر في تسليم البضائع إذا لم يسلمها في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف مماثلة إذا لم يتفق الأطراف على ميعاد محدد لتسليم البضائع .

ومفاد هذه النصوص أنه إذا ما كان هناك ثمة إتفاق بين الناقل والشاحن على ميعاد محدد لتسليم البضائع ، وجب على الناقل تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه وإلا إنعقدت مسئوليته بسبب تأخيره في تسليم البضائع . أما إذا لم يكن هناك إتفاق على ميعاد محدد للتسليم فقد حدد المشرع الميعاد الواجب التسليم فيه وهو الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي البضائع إذا ما مر بظروف مماثلة .

ومعيار تقييم الناقل العادي معيار موضوعي يدخل إعماله في سلطة قاضي الموضوع فهو الذي يقرر إذا ما كان الناقل قد تصرف مثله مثل الناقل العادي أى الناقل المتوسط الحريص غير الغافل أو شديد الحذر أم لا .

ولميعاد تسليم البضائع أهمية كبرى إذ أن الناقل بتأخره في تسليمها إنما يعرضها لمخاطر التلف كما أنه يعرض مصالح المرسل إليه لمخاطر تقلبات الأسعار أو فوات إبرام صفقة رابحة ، الأمر الذي يؤثر على منشأته وتعطيل العمل بها . ولكل هذه الأمور أقر المشرع مسئولية الناقل البحري في حالة التأخير في تسليم البضائع وحمله إلتزاما بتحقيق نتيجة تتمثل في تسليم البضائع في الميعاد المحدد .

وإثبات التأخير لا يثير أية صعوبة إذا كان قد تم الإتفاق على التسليم في ميعاد محدد إذ يكفي في هذه الحالة حلول هذا الميعاد دون حصول تسليم وهذا أمر يتم إثباته بتقديم ما يفيد تاريخ التسليم المتفق عليه والتاريخ الذي تم فيه التسليم .

أما إذا لم يتفق الأطراف على ميعاد محدد يتم فيه التسليم فإنه يتعين في هذه الحالة على المدعي إثبات الميعاد الذي كان سيسلم فيه الناقل العادي البضائع إذا تواجد في ظروف مماثلة ، وهو أمر قابل للجدل من قبل الناقل .

وفي جميع الأحوال أي سواء كان هناك ميعاد متفق عليه أو لا فإن الناقل لا يستطيع التحرر من المسئولية إلا بإثباته أن التأخير قد حدث بسبب أجنبي لا يد له فيه .

المطلب الثالث
النطاق الشخصي للمسئولية

١١١- في الأصل يتم إبرام عقد النقل بين الناقل والشاحن بغرض قيام الناقل بتنفيذ النقل بنفسه ؛ ولكن الذي يحدث عملا وفي كثير من الأحيان هو لجوء الناقل الذي تعاقد مع الشاحن إلى الإستعانة بناقل آخر لتنفيذ النقل برمته أو لتنفيذ جزء منه ، فنكون هنا أمام حالة يظهر فيها نوعان من الناقلين الأول هو الناقل المتعاقد والثاني هو من قام بالتنفيذ المادي والفعلي لعملية النقل (الناقل الفعلي) . وتجدر الإشارة هنا إلى أنه كثيرا ما يلجأ الناقل المتعاقد إلى التعاقد مع عدة ناقلين متتابعين لتنفيذ عملية النقل المكلف بها فنكون هنا أمام ما يسمى بالنقل المتتابع الذي يتم تنفيذه بموجب عقود نقل منفصلة ومتتابعة تبرم بين الناقل المتعاقد والناقلين الفعليين .

ولكن قد يحدث أن يعين الناقل المتعاقد - لحظة إبرام العقد - إسم ناقل أو أكثر يتولى كل منهم تنفيذ جزء من النقل المتفق عليـــه ، فتنتقل البضائع بموجب ذات العقد من يد ناقل إلى ناقل آخر إلى أن تصل إلى الناقل الأخير الذي يقوم بتنفيذ المرحلة الأخيرة من النقل وتسليم البضائع للمرسل إليه .

وقد عرضت المادة ٢٤٣ من قانون التجارة البحرية والمواد العاشرة والحادية عشرة من إتفاقية هامبورج لمسئولية كلا من الناقل الفعلي والناقلين المتتابعين ، أما قانون التجارة فقد عرض في المادة ٢٥٢ منه لحالة النقل المتتابع بموجب وثيقة نقل واحدة .

الفرع الأول : مسئولية الناقل الفعلي

الفرع الثاني : مسئولية الناقلين المتتابعين

الفرع الأول
مسئولية الناقل الفعلي

١١٢- الناقل الفعلي - كما أوضحنا أعلاه - هو من يقوم بالتنفيذ المادي والفعلي لعملية النقل المتفق عليها سواء كان هذا التنفيذ كليا أى للنقل برمته أو جزئيا أى لجزء منه فقط .

ويتدخل الناقل الفعلي في عملية النقل بإتفاق يتم بينه وبين الناقل المتعاقد الذي أباح له القانون إمكانية التعاقد مع ناقل آخر لتنفيذ النقل إلا إذا كان قد تم الإتفاق بينه وبين الشاحن على عكس ذلك أى على تنفيذ الناقل المتعاقد بنفسه للنقل (المادة ٢٤٣ من قانون التجارة البحرية) .

وقد عرض كلا من قانون التجارة البحرية وقواعد هامبورج لحالة تنفيذ عقد النقل بواسطة ناقل آخر غير الناقل المتعاقد وهو الناقل الفعلي وذلك دون أن يكون هناك سند شحن مباشر أى بعقد نقل منفصل ، وأجاز

كلامنهما للناقل المتعاقد إمكانية الإستعانة بناقلين آخرين دون الرجوع للشاحن والحصول على موافقته[1].

وفي ذلك تنص كلا من المادة ٢٤٣ فقرة ١ من قانون التجـارة البحرية والمادة العاشرة من قواعد هامبورج على جواز إسناد الناقل المتعاقد عملية النقل كلها أو جزء منها لناقل بحري آخر (الناقل الفعلي) وذلك دون حاجة إلى موافقة أو إجازة من الشاحن إلا إذا تم الإتفاق على عكس ذلك[2] .

فإذا كان القانون يسمح بتدخل ناقل آخر غير الناقل المتعاقد لتنفيذ عقد النقل ، يثار التساؤل حول مسئولية كلا من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي في حالة هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها . وفي ذلك تنص ذات المواد المذكورة على مساءلة الناقل المتعاقد عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل ، وعلى عدم مساءلة الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء من النقل الذي يقوم بتنفيذه من عقـد النقـل ، وعلى كون الناقل الفعلي مسئولا عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقـد .

١١٣- ويثار تساؤل آخر حول تفسير نص المادة ٢٤٣ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية والمتعلق بالرجوع ضد الناقل "الفعلي" ، هل المقصود به إمكانية رجوع صاحب الحق مباشرة ضد الناقل "الفعلي" أم إمكانية إدخال الناقل "المتعاقد" للناقل "الفعلي" في الدعوى بالتضامن ؟ أجاب البعض بأن النص يمنح الشاحن حق الرجوع ضد الناقل "الفعلي" وأسسوا هذا الرجوع ليس على قواعد المسئولية التقصيرية بل على ذات الأسس التي يتم بها

١- ومع ذلك لا يجوز للناقل المتعاقد اللجوء لناقل آخر إذا كان الشاحن قد إشترط عدم اللجوء لناقل آخر في تنفيذ العقد .

٢- هذا النص لا مثيل له في قانون التجارة الذي يعالج حالة النقل المتعاقب بموجب عقد نقل واحد فقط .

الرجوع على الناقل "المتعاقد" أو الناقل البحري بوجه عام [1]. ونرى أن المشرع بنصه على مسئولية الناقل "الفعلي" بالتضامن مع "الناقل المتعاقد" قبل الشاحن إنما يقصد ليس رجوع الشاحن مباشرة ضد "الناقل الفعلي" وإنما منح الناقل " المتعاقد" الحق في إدخال "الناقل الفعلـي" بالتضامـن معـه في الدعـوى ، وحدد له النطاق الزمني لمسئولية "الناقل الفعلي" وهى الجزء الذي قام بتنفيذه من النقل . ففي الحقيقة لا يمكننا منح حق الرجوع المباشر للشاحن ضد الناقل "الفعلي" إلا في حالة وجود سند شحن مباشر [2] لأنه في هذه الحالة يكون محددا سلفا أن هناك تدخل لعدة ناقلين تربطهم علاقة مباشرة بصاحب الحق لأنه يعلم بوجودهم مسبقا ، أما في حالة عدم وجود سند شحن مباشر ووجود عقود نقل منفصلة وغريبة عن الشاحن بين الناقل "المتعاقد" والناقل "الفعلي" فلامبرر لمنح صاحب الحق حق الرجوع مباشرة ضد الناقل "الفعلـي" . ففي الحالة الأولى وهى حالة وجود سند شحن مباشر يتحول الناقل "المتعاقد" إلى وكيل بالعمولة للنقل [3] يختار بنفسه الناقلين التاليين له ويشرك صاحب الحق (بصفته موكله) في عقود النقل التي يبرمها مع هؤلاء الناقلين فتتصرف بالتالي آثار العقد

١- د. هاني دويدار " الوجيز في القانون البحري " - الجزء الثاني - " النقل البحري للبضائع " ١٩٩٣ ص ١٧٣ .

٢- والمشرع البحري يتحدث في المادة ٢٤٣ عن حالة النقل بدون سند شحن مباشر لأنه من جهة ينص على أنه : " يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر (ناقل فعلي) " وهو من جهة أخرى يتحدث عن النقل بسند شحن مباشر في الفقرة ٣ من ذات المادة وينص على أنه " وفي حالة النقل بسند شحن مباشر ..." الأمر الذي يعني أن ما سبق كان المقصود به النقل بدون سند شحن مباشر .

٣- إنظر مؤلفنا " مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل " ، منشأة المعارف ، ١٩٩٩ ، فقرة ١٢٩ ص ١٠٨ والمراجع .

الذي أبرمه الناقل "المتعاقد " مع الناقل "الفعلي" بما فيها حق الرجوع للمطالبة بالتعويض ، مع بقائه (أى الناقل المتعاقد) طرفا فيه . أما في الحالة الثانية وهى حالة عدم وجود سند شحن مباشر ووجود عقود نقل منفصلة بين الناقل المتعاقد والناقلين التاليين له فقد إستقر الفقه والقضاء على عدم تحول الناقل بدون علم العميل إلى وكيل بالعمولة للنقل بحيث أنه إذا أبرم الناقل المتعاقد عقود نقل مع ناقلين آخرين فإن آثار هذه العقود تتصرف بينهم دون العميل [1] وبالتالي لايكون هناك حق للمدعي في الرجوع المباشر ضد الناقل الفعلي .

وبناء عليه فإنه إذا أراد صاحب الحق في التعويض الرجوع على الناقل المتعاقد للمطالبة بالتعويض ، أجاز المشرع للناقل "المتعاقد" إدخال الناقل الفعلي بالتضامن في الدعوى ليتمكن من الرجوع عليه بعد تعويضه صاحب الحق ، على أن يثبت أن الضرر قد وقع فعلا أثناء المرحلة التي تولاها الناقل الفعلي المدعى عليه بالتضامن معه . وهنا تجدر الإشارة إلى أن إدخال الناقل الفعلي في النزاع إنما يكون في حدود الإتفاق الذي تم بينه وبين الناقل المتعاقد وليس وفقا لسند الشحن الذي يربط الناقل المتعاقد بالشاحن ، فلجوءالناقل المتعاقد إلى الناقل الفعلي لا يتم وفقا لأحكام مدونة في سند الشحن المبرم بين الناقل المتعاقد والشاحن وإنما وفقا لإتفاق يحل محله . وينتج عن هذا الأمر أن أية تنازلات يكون قد قدمها الناقل المتعاقد لصالح الشاحن لا تسري في مواجهة الناقل الفعلي الذي يتعين – لإلزامه بها – أن يوافق عليها كتابة وصراحة .

١١٤– ويعالج كلا من قانون التجارة البحرية وقواعد هامبورج مسألتي تحديد المسئولية بالنسبة لكلا من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي من جهة و الحد الأقصى للتعويض المستحق لصاحب الحق إذا ما رجع على الناقل

١– إنظر مؤلفنا مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل ، المرجع السابق ، ص ١٠٨ والمراجع

المتعاقد والناقل الفعلي من جهة أخرى . فأجازت كلا من المواد ٢٤٣ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية والمادة العاشرة فقـرة ٥ من قواعد هامبورج على منح الناقل الفعلي الحق في التمسك مثله مثل الناقل المتعاقد بتحديد المسئولية المقرر لهذا الأخير . ولكن نظرا لأن الناقل الفعلي تسري عليه جميع الأحكام الخاصة بمسئولية الناقل المتعاقد ، فهو يمكنه دفع المسئولية الواقعة عليه بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه . كما أنه يحرم من الإستفادة من تحديد المسئولية إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو إمتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث ضرر أو بعدم إكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث . وإذا أقيمت دعوى المسئولية عن هلاك أو تلف البضائع على أحد تابعي الناقل الفعلي فإنه يحق لهذا التابع التمسك بالأحكام الخاصة بالإعفاء من المسئولية وتحديدها بشرط أن يثبت أن الخطأ الذي إرتكبه قد وقع حال تأديته لوظيفته أو بسببها .

الفرع الثاني
مسئولية الناقلين المتتابعين

١١٥- إذا تم الإتفاق بين الناقل المتعاقد والشاحن على تنفيذ النقل بموجب عقد نقل مباشر فإن الأمر يختلف عما عرضنا له في السطور السابقة ، فعلى عكس عقد النقل العادي الذي لا يتضمن إمكانية تدخل ناقل آخـر لتنفيـذ النقـل ، يتضمن عقد النقل المباشرصراحة قيام شخص آخر غير الناقل بتنفيذ النقل كله أو جزء منه . ويطلق على هذا العقد المباشر " سند الشحن المباشر " إذا كان النقل بحريا و " وثيقة النقل المباشـرة " أو " عقد النقل المباشر " إذا كان النقل غير بحريا .

أولا : النقل بموجب سند شحن مباشر

١١٦- وفي ذلك تنص المادة ٢٤٣ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية على أنه " في حالة النقل بسند شحن مباشر تسري الأحكام المنصوص عليها في الفقرتين السابقتين على مسئولية الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن وعلى مسئولية الناقلين اللاحقين له ، ومع ذلك يبرأ الناقل الأول من المسئولية إذا أثبت أن الحادث الذي نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها وقع أثناء وجودها في حراسة ناقل لاحق " .

ومفاد هذا النص أن أحكام المسئولية الخاصة بالناقل المتعاقد والناقل الفعلي تسري على الناقليـن المتتابعيـن ، بحيث يكون الناقل الأول مسئولا عن النقل برمته بما فيه المراحل التي لم يقم بتنفيذهـا بنفسـه ، أما الناقلين المتتابعين بما فيهم الناقل الأخير فيكونوا غير مسئولين إلا عن المرحلة التي قام بتنفيذهـا كل منهم ، ويكونوا مسئولين بالتضامن مع الناقل الأول . كما يكون للناقل الأول والناقلين المتتابعين الإستفادة من أوجه الإعفاء من المسئولية ومن تحديد المسئولية التي قررها القانون ، ولا يجوز لهم الحصول على تعويض يفوق الحد الأقصى الذي حدده القانون .

إلا أنه ، وعلى خلاف مسئولية الناقل الفعلي والناقل المتعاقد ، فإن الناقل الأول يعفى من المسئولية إذا نجح في إثبات أن الحادث الذي نشأ عنه هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في وصولها قد وقع أثناء وجودها في حراسة ناقل لاحق . ولعل ما يبرر هذه الميزة التي يتمتع بها الناقل الأول عن الناقل المتعاقد في مواجهة الناقل الفعلي هو الفرق بين وضع الناقل المتعاقد في مواجهة الناقل الفعلي وبين وضع الناقل الأول ، ففي حين أن الناقل المتعاقد قد لجأ دون علم الشاحن إلى الناقل الفعلي ، يلجأ الناقل الأول بموجب سند الشحن المباشر إلى ناقل آخر لتنفيذ النقل بعلم الشاحن نفسه . فإذا ما وقع الضرر أثناء وجود البضائع في حوزة الناقل الفعلي وجب على الناقل المتعاقد تحمل هذا الضرر لأنه لجأ للناقل الفعلي دون علم الشاحن ، أما إذا لجأ الناقل الأول لناقل آخر بموجب سند الشحن

المباشر فهو قد لجأ إليه بعلم وموافقة الشاحن وبالتالي يجوز له التنصل من المسئولية إذا أثبت أن الضرر قد وقع أثناء وجود البضائع في حراسة الناقل الثاني .

وقد أتت المادة الحادية عشرة من إتفاقية هامبورج بنص مشابه لنص المادة ٢٤٣ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية ولكنها بعد أن نصت على جواز النص في العقد على عدم مسئولية الناقل عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها إذا وقع الضرر أثناء وجود البضائع في حوزة ناقل آخر أثناء تنفيذه لجزء من النقل ، أضافت المادة أنه " ومع ذلك فإن أى نص بتحديد أو إستبعاد هذه المسئولية يكون عديم المفعول إن لم يكن من المستطاع إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة وفقا للفقرة ١ أو الفقرة ٢ من المادة ٢١ ، ويتحمل الناقل عبء إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذا الحادث " .

ومفاد ما تقدم أنه – وفقا لإتفاقية هامبورج – يكون عديم المفعول أى نص خاص بتحديد المسئولية أو الإعفاء منها في حالة وقوع الضرر أثناء وجود البضائع في حوزة الناقل الفعلي وذلك في حالة عدم إستطاعة الشاحن إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي المسئول عن الضرر . وتتحقق إستحالة إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي المسئول عن الضرر في فروض عديدة نذكر منها على سبيل المثال وجود موطن هذا الناقل بعيدا عن الشاحن بحيث يستحيل معه (نظرا للمشقة والنفقات الباهظة) إقامة الدعوى أمام المحكمة المختصة . وفي هذا الفرض يكون للشاحن الحق في الرجوع على الناقل المتعاقد رغم ما يتضمنه نص العقد من تحديد للمسئولية أو الإعفاء منها ، مع إحتفاظ الناقل المتعاقد بحق الرجوع ضد الناقل الفعلي .

ثانيا : النقل بموجب عقد نقل مباشر

١١٧– تعالج المادة ٢٥٢ من قانون التجارة حالة النقل بواسطة عدة ناقلين على التعاقب بموجب عقد نقل واحد بطريقة مختلفة عن تلك التي

إتبعتها مواد قانون التجارة البحرية وقواعد هامبورج المشار إليها أعلاه . ففي ذلك تنص المادة ٢٥٢ من قانون التجارة عل أنه : " إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسئولا بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه لو كان قد قام بتنفيذه وحده ويقع باطلا كل شرط على خلاف ذلك " .

ومفاد هذا النص أنه في حالة تنفيذ عقد نقل واحد بواسطة عدة ناقلين متتابعين فإن المسئولية تتجزأ بينهم بحيث يكونوا مسئولين بالتضامن بينهم وبين بعضهم البعض قبل صاحب الحق في الدعوى . ولا يعني هذا النص أنه يجب على صاحب الحق الرجوع على جميع الناقلين المنفذين للنقل بالتضامن بل له حق الرجوع على أحدهم فقط ومطالبته بالتعويض عن الضرر كله على أن يسترد هذا الناقل ما دفعه من الناقلين الآخرين . فالمادة ٢٥٢ فقرة ٢ من قانون التجارة تنص في ذلك على أنه : " وإذا دفع أحد الناقلين المتعاقدين التعويض أو طولب به رسميا كان له الرجوع على الناقلين الآخرين ..".

أما إذا نجح أحد الناقلين في إثبات أن الضرر لم يقع في المرحلة التي قام بتنفيذها بنفسه فإن هذا الناقل يعفى من الإشتراك في المسئولية[1] .

ونرى أن هذا النص يحقق العدالة لجميع الأطراف إذ أنه يعفي صاحب الحق من عناء البحث عن المسئول الحقيقي عن الضرر . فبعد أن كان على المضرور إما الرجوع ضد الناقل الأول دون حاجة إلى إثبات الضرر أو الرجوع ضد الناقل المسئول عن الضرر بشرط إثبات أن الضرر قد وقع في المرحلة التي قام بتنفيذها هذا الناقل أصبح اليوم أمامه حرية الإختيار بين أى من الناقلين المشتركين في تنفيذ النقل دون تمييز بين ما إذا كان هذا الناقل هو الناقل الأول أو الثاني أو الأخير ودون حاجة إلى إثبات أن الضرر قد وقع في مرحلة معينة من مراحل النقل . كل ما

١- المادة ٢٥٢ فقرة ٢ من قانون التجارة .

هنالك هو أنه يجب عليه إثبات أن هناك ضررا ما قد وقع وأن هذا الضرر قد وقع أثناء تنفيذ عقد النقل .

المبحث الثالث
أسباب الإعفاء من المسئولية

١١٨- مثلما يحدد القانون أسبابا لإنعقاد المسئولية وهى الخطأ والضرر ورابطة السببيـــة ، يحدد أيضا أسبابا للإعفاء منها وهى ما نطلق عليها أسباب الإعفاء القانونيـــة .

١١٩- وكما هو الحال في جميع العقود يجوز لأطراف العقد الإتفاق على إدراج شروط لإعفاء المدين من المسئولية في حالة خطئه وهى ما تعرف بأسباب الإعفاء الإتفاقية .

المطلب الأول : أسباب الإعفاء القانونية

المطلب الثاني : شروط الإعفاء أو التخفيف الإتفاقية

المطلب الأول
أسباب الإعفاء القانونية

١٢٠- إلتزام الناقل – كما أوضحنا أعلاه – هو إلتزام بتحقيق نتيجة تتمثل في نقل البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه في مكان الوصول سليمة وفي الميعاد المتفق عليه . ومقتضى الإلتزام بتحقيق نتيجة أن الناقل يكون مسئولا بمجرد تحقق الضرر ولا يمكنه دفع المسئولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي لا يد له أو لتابعيه يد فيه .

ولكن إذا كان هذا هو ما يقضي به كلا من المشرع التجاري والمشرع البحري إلا أن المشرع البحري قد أفرد للناقل البحري حالات خاصة تمكنه من الإعفاء من المسئولية عندما يكون النقل بحريا .

ومن هنا فإننا سنعرض من جهة للسبب الأجنبي بإعتباره السبب العام للإعفاء من المسئولية ، ومن جهة أخرى للأسباب الخاصة للإعفاء من المسئولية في حالة النقل البحري.

الفرع الأول : السبب العام للإعفاء من المسئولية
الفرع الثاني : الأسباب الخاصة للإعفاء من المسئولية

الفرع الأول
السبب العام للإعفاء من المسئولية
(السبب الأجنبي)

١٢١- يتمثل السبب الأجنبي في القوة القاهرة أو العيب الذاتي في البضائع أو خطأ الغير أو عجز الطريق في حالة النقل البحري .

أولا : القوة القاهرة

١٢٢- القوة القاهرة هى كل حادث غير متوقع ولا يمكن دفعه[1] . ومفاد ذلك أنه يشترط لتحقق حالة القوة القاهرة إجتماع شرطين في آن واحد وهما : عدم توقع الحادث وعدم إمكانية دفعه ، بحيث أنه إذا أمكن توقع الحادث وإستحال دفعه أو إذا أمكن دفعه حتى لو إستحال توقعه لا يعتبر الحادث قوة قاهرة . ويشترط في عدم توقع الحادث أن يكون مطلقا وليس نسبيا ويكفي أن يتحقق وقت إبرام العقد حتى لو أمكن توقعه بعد التعاقد وقبل التنفيذ . أما إستحالة دفع الحادث فيشترط فيها أن تكون مطلقة ولا يشترط فيها أن تكون مادية بل يكفي أن تكون معنوية .

١٢٣- وحتى تعتبر القوة القاهرة سببا من أسباب إعفاء الناقل من المسئولية فإنه يجب أولا إثباتها ، فإذا نجح الناقل في ذلك إنتفت علاقة السببية بين الخطأ والضرر . وتجدر الإشارة هنا إلى أن إعتبار الحادث قوة قاهرة من عدمه هو مسألة تقديرية تترك لقاضي الموضوع . وفي ذلك إستقر القضاء على عدم إعتبار الحوادث الطبيعية من قبيل القوة القاهرة ، إلا إذا توافر فيها عنصري عدم التوقع وعدم إمكانية الدفع ، إذ

١- نقض ١٧ / ١٢ / ١٩٦٦ ، المكتب الفني سنة ١٧ ، ص ١٨٨٩ .

أنها تعتبر في هذه الحالة من قبيل القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسئولية . وفي ذلك قضت محكمة النقض المصرية بأن " مخاطر البحر وإن كانت تصلح في ذاتها سببا إتفاقيا للإعفاء من المسئولية ولو كانت متوقعة الحدوث أو يمكن دفعها ، إلا أن هذه المخاطر إذا بلغت من الشدة مدى يجعلها غير متوقعة الحدوث وغير مستطاع دفعها فإنها تعد من قبيل القوة القاهرة التي تصلح سببا قانونيا للإعفاء ، ومثالها الحالة الجوية الشديدة الشاذة التي صادفت السفينة في رحلتها من أمواج عالية وعواصف أطاحت بجزء من بضاعة السطح رغم المجهودات الشاقة التي قام بها الربان والبحارة لمقاومة تلك الحالة الشاذة "[١] .

أما إذا كانت مخاطر البحر متوقعة فهي لا تعفي الناقل من المسئولية ، وهذا هو ما قضت به محكمة النقض الفرنسية التي إعتبرت أن العوائق الرملية أو الصخور التي تحيط بسواحل إفريقيا ليست عاملا غير متوقع ، وأنها ظاهرة معروفة لجميع الملاحين ويجب تفاديها أثناء الملاحة البحرية[٢].

هذا وقد إستقر القضاء على عدم إعتبار الحرب في حد ذاتها قوة قاهرة بل على إعتبار الأحداث التي تنجم عنها مثل الإضطرابات والأزمات الإقتصادية قوة قاهرة طالما توافر فيها عنصري عدم التوقع وعدم إمكانية الدفع[٣] . وبناء عليه إذا شنت حرب في بلد ما مثلا فإن الناقل لا يعفى من المسئولية طالما أن الظروف التي خلفتها الحرب لا تصل إلى حد الإضطرابات والأزمات في المنطقة التي يتم فيها النقل .

١- طعن رقم ٢٧٢ ، جلسة ١٧ / ٥ / ١٩٦٦ ، المكتب الفني سنة ١٧ ، س ق ٣١ ، ص ١١٢٩ .

٢- *Cass com. 21 Janv. 1959 , B.T. 1959 p. 70 .*

٣- نقض ١٩ / ١١ / ١٩٥٩ ، المكتب الفني سنة ١٠ ، ص ٦٧٧ .

هذا ولا يؤدي الحريق إلى إعفاء الناقل من المسئولية إلا إذا أثبت الناقل أنه يرجع إلى سبب غير متوقع ولا يمكن دفعه[1] ، ومفاد ذلك أنه يجب على الناقل إثبات سبب الحريق إذ أن الحريق مجهول السبب لايؤدي إلى إعفاء الناقل من المسئولية .

وتعتبر المحاكم أيضا الإضراب حالة من حالات القوة القاهرة بشرط أن يكون عاما وفجائيا لا يمكن توقعه وبشرط إنتفاء خطأ الناقل ، فإذا تقاعس الناقل عن فعل ما في مقدوره لتجنب الإضراب ، لا يعتبر الإضراب حالة من حالات القوة القاهرة وبالتالي لا يعفي الناقل من المسئولية .

وأخيرا لا تعتبر السرقة حالة قوة قاهرة إلا إذا تمت في ظروف غير متوقعة ولا يمكن تلافيها بشرط إنتفاء كل خطأ من الناقل وتابعيه . وفي ذلك تقضي المحاكم بأن سطو العصابات المسلحة يعتبر بمثابة حرب أهلية وليس من قبيل السرقة العادية وبالتالي فهو يعتبر حالة قوة قاهرة تعفي الناقل من المسئولية [2].

ثانيا : العيب الذاتي للبضائع وعجز الطريق

١٢٤- المقصود بالعيب الذاتي للبضائع هو كل سبب ناشيء عن الطبيعة الداخلية للبضائع يؤدي إلى هلاكها أو تلفهـا ، ومثال ذلك الإشتعال الذاتي للبضائع أو تخمرها . وقد إختلف الفقهاء حول البضائع القابلة للكسر وحول ما إذا كان ذلك يعتبر عيبا ذاتيا في البضائع أم لا ، فأجاب البعض بالإيجاب وأجاب البعض الآخر بالنفي بإعتبار أن تهشم البضائع القابلة للكسر لا يرجع إلى طبيعة البضائع في حد ذاتها بل إلى إهمال ما إما في الشحن أو التفريغ أو في التغليف ذاته أو في إهمال الشاحن في بيان طبيعة

١- *Cass 26Juin1957 , DMF 1957 , p. 678.*

٢- *Trib. Com. Marseille 8 / 7 / 1964 , DMF 1965 p. 178*

البضائع على الغلاف وهى جميعها أمور تستبعد خطأ الناقل[1] . وبناء عليه فإن قابلية البضائع للكسر لا يكفي في حد ذاته ليكون سببا لإعفاء الناقل من المسئولية بل يجب على الناقل إثبات وجود علاقة سببية بين السبب الأجنبي وبين الضرر .

ومن المقرر أن الناقل الذي لا يعمل تحفظات على حالة البضائع لا يحرم من حقه في إثبات العيب الذاتي للبضائع للإفلات من المسئولية .

١٢٥- أما عجز الطريق فهو سبب من أسباب إعفاء الناقل البحري من المسئولية . والمقصود بعجز الطريق هو النقصان الطبيعي في حجم أو وزن البضائع أثناء النقل البحري دون تدخل آدمي ولكن بسبب الطبيعة الخاصة للبضائع ، ومثال ذلك تبخر بعض السوائل أو جفاف بعض الحبوب أو اللحوم والفواكه بسبب حرارة العنابر أثناء النقل[2].

وقد إستقر الفقه والقضاء على نسبة معينة من عجز البضائع لا تثار فيها مسئولية الناقل وهى النسبة المتعارف عليها في التجارة البحرية وفي الموانى ، وهى نسبة تختلف حسب نوع البضائع المنقولة . ويقع عبء إثبات هذه النسبة على عاتق المدعى عليه (الناقل) الذي يلجأ تارة إلى الحصول على الشهادات التي تصدرها الغرف التجارية في هذا الصدد وتارة أخرى إلى الأحكام القضائية التي تكون قد قررت وجود تلك العادات وحددت نسبة العجز المقررة بخصوص مختلف أنواع البضائع . ويدخل تقدير هذه النسبة في السلطة التقديرية لمحكمة الموضوع التي لا تخضع في ذلك لرقابة محكمة النقض طالما أنها أسندت حكمها على أسباب سائغة .

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الناقل يعفى من المسئولية إذا كانت نسبة عجز الطريق في الحدود المتعارف عليها فإن زادت عن ذلك أصبح مسئولا .

١- د. كمال حمدي " القانون البحري " ، فقرة ٧٢٦ ص ٥٨٨ والمراجع .

٢- إنظر في البضائع التي لا تتأثر بعوامل الطبيعة والتي لا تتأثر من تلقاء ذاتها أثناء النقل د. عبد الرحمن سليم " المرجع السابق " ص ٣٦٨ .

إلا أن ذلك لا يعني أن كل عجز طريق يعفي الناقل من المسئولية إذ أنه يتحمل مسئولية الشحنة إذا ثبت أن العجز ناشيء عن خطئه أو عن خطأ أحد تابعيه [1]. كما قد يعفى الناقل جزئيا من المسئولية إذا ثبت أن سبب الضرر ناشيء عن خطأ الناقل من جهة وعن عيب ذاتي في البضائع من جهة أخرى .

ثالثا : خطأ الغير

١٢٦- المقصود بخطأ الغير خطأ أي شخص آخر غير الناقل أو تابعيه ، وقد يكون الغير طرفا في عقد النقل كالمرسل أو المرسل إليه وقد يكون شخصا أجنبيا عن عقد النقل ولكنه تسبب في إحداث ضرر للبضائع .

أ : خطأ الغير "الطرف في عقد النقل" (المرسل أو المرسل إليه)

١٢٧- في هذا الفرض نكون أمام حالة يكون الخطأ فيها صادر من المضرور نفسه أى من المرسل أو المرسل إليه ، فإذا كان الأمر كذلك فإنه من المنطقي أن يعفى الناقل من المسئولية لأن المضرور نفسه هو الذي تسبب في الضرر الذي أصابه . ولكن قد يحدث أن يكون هناك خطأ مشتركا بين الناقل والمضرور ، وفي هذه الحالة يجب التفرقة بين حالة ما إذا كان خطأ الناقل هو الأكثر تسببا في الضرر وبين الحالة التي يكون فيها خطأ المضرور هو الأكثر تسببا في الضرر وأخيرا بين حالة ما إذا كان خطأ كلا منهما قد ساهم بقدر متساوى في إحداث الضرر . فإذا كانت نسبة مساهمة خطأ الناقل في إحداث الضرر أكبر من خطأ المضرور إنتفت رابطة السببية بين خطأ المضرور والضرر ليصبح الناقل هو المسئول الوحيد عن الضرر . أما إذا تجاوزت نسبة خطأ المضرور خطأ الناقل فإن المسئولية تقع بالكامل على عاتق المضرور .

١- نقض ٢٧ / ١١ / ١٩٨٩ طعن ١٩٨٣ س ٥٣ ق ؛ ٣٠ / ٢ / ١٩٨٧ طعن ٣٩٤ س ٥٢ ق ، عن د. كمال حمدي " القانون البحري ص ٥٩٠ .

وأخيرا إذا تساوت نسبة خطأ الناقل والمضرور في المساهمة في إحداث الضرر ، فإننا نكون في هذه الحالة أمام خطأ مشترك يستوجب تقسيم المسئولية بالتساوي بين الناقل والمضرور[1] .

وتندر في الواقع صور خطأ المرسل إليه في حين تتعدد صور خطأ المرسل ، إذ يكون هذا الأخير مخطيء إذا أهمل مثلا في تغليف البضائع بالتغلفة الكافية[2] أو في عدم تغليفها في الوقت الذي تحتاج فيه لتغلفة . كما يكون المرسل مخطيء إذا أهمل في وضع العلامات اللازمة للتحقق من نوع البضائع .

والتغلفة أمر أساسي بالنسبة للبضائع التي تحتاجها ، فهي ضرورية ليس فقط لحماية البضائع أثناء النقل بل أيضا وعلى وجه الخصوص لحمايتها أثناء تداولها خلال عمليات الشحن والتفريغ . فإذا أهمل المرسل في تغليف البضائع بأن قام بتغلفتها بتغلفة غير مناسبة مثلا أو لم يقم بتغلفتها [3]في الوقت الذي تحتاج فيه البضائع لتغلفة عد ذلك سببا من أسباب

١- Cass 10 oct. 1989 , B.T. 1989 , p. 673 . Rouen 23 Mai 1991 , B.T. 1991 p. 505 . Paris 18 Mai 1989 , B.T. 1989 , p. 577 ; 12 Juin 1970 , B.T. 1970 , p. 228 ; 31 Mars 1977 , B.T. 1977 , p. 315 ; Paris 24 Mai 1991 , B.T. 1991, p. 574 .

٢- إنظر في العيب غير الظاهر في رص البضائع وتخزينها الشبيه بعدم كفاية التغلفة Montpellier 24 Av. 1995 , D.M.F. 1995 , p. 638 , note Y. TASSEL ; : Paris 23 Juin 1975 , B.T. 1975 , p. 360 ; Grenoble 3 Av. 1980 , B.T. 1980 , p. 301 ; Montpellier 28 Fév. 1985 , B.T. 1985 , p. 600 .

٣- لا يستطيع الناقل الدفع بعدم وجود التغلفة أو بعدم كفايتها إذا كانت البضائع نفسها لاتستحق التغلفة أو غير قابلة للتغلفة . إنظر في ذلك :

Orléans 18 Janv. 1995 , B.T. 1995 , p. 129 ; Poitiers 31 Mars 1971 , B.T. 1971 , n 168 .

الإعفـاء من المسئوليـة التي يستفيـد منها الناقـل بشرط إثباته إياها[1] .
ويستند إعفاء الناقل من المسئولية إلى منطق الأمور ، إذ أنه إذا لم يشترك الناقل في تغلفة البضائع فإنه من المنطقي عدم مساءلته على أمر لم يقم بـه . ولكن إذا كان الناقل يعفى من المسئولية في حالة عدم قيامه بالتغلفة بنفسه إلا أنه يجب عليه إتخاذ الإحتياطات الخاصة لحماية البضائع وتجنب التلفيات بقدر الإمكان ، فإذا أهمل في إتخاذ هذه الإحتياطات كان مسئولا .
وتجدر الإشارة هنا إلى أن إعفاء الناقل من المسئولية يستوجب إثباته عدم كفاية التغليف أو إتقانه وعلاقة السببية بينه وبين الضرر . وعبء الإثبات هنا ليس بالأمر العسير إذ أن الناقل يستطيع إثباته عن طريق التحفظات التي أدرجها في سند الشحن والتي تشير إلى عدم كفاية التغلفة أو عدم إتقانها وهى كلها تحفظات دونها الناقل لتفادي المسئولية في حالة الضرر .
أما إذا كان خطأ المرسل يتمثل في عدم كفاية أو إتقان العلامات الموضوعة على البضائع لتبين طبيعتها فإن ذلك يكون سببا من أسباب إعفاء الناقل من المسئولية . فالمرسل ملزم بتقديم البيانات المتعلقة بالبضائع في سند الشحن ويجب عليه توضيح العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من طبيعة البضائع خاصة العلامات التي توضح أن البضائع تحتاج إلى عناية خاصة من الناقل . ويشترط في هذه العلامات أن تكون مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى على البضائع الغير مغلفة بحيث تظل واضحة ومقروءة حتى الإنتهاء من النقل . فإذا كانت هذه العلامات غير كافية أو غير متقنة عد ذلك سببا لإعفاء الناقل من المسئولية بشرط أن يثبت علاقة السببية بينها وبين الضرر . ويكمن إعفاء الناقل من

١- تجدر الإشارة هنا أن الناقل الذي لا يعمل تحفظات على حالة البضائع لا يستطيع فيما بعد الإستفادة من العيب في التغلفة كسبب لإعفائه من المسئولية . إنظر في ذلك :

Paris 19 Mars 1979 , B.T. 1979 , p. 48 ; Aix-en-provence 9 Déc. 1980 , B.T. 1980 , p. 143 ; Toulouse 22 Janv. 1976 , B.T. 1976 , p. 72 ; Agen 19 Mars 1980 , B.T. 1980 , p. 502

المسئولية في هذه الحالة في أنه إذا كان المرسل قد أوضح العلامات الخاصة بالبضائع التي توضح ضرورة التعامل معها بحذر مثلا أو ضرورة توفير جو خاص لها أثناء النقل أو أثناء عمليات الشحن والتفريـــغ ، لما كان الضرر قد وقع لأن الناقل كان سيتخذ الإحتياطات الخاصة اللازمة للعناية بالبضائع والمحافظة عليها . فعدم بيان المرسل للعلامات الخاصة بالبضائع يعد إهمالا من جانبه يستوجب مساءلته عن الضرر في حالة إثبات الناقل لرابطة السببية بين هذا الإهمال والضرر .

ب : خطأ الغير " الأجنبي على عقد النقل "

١٢٨- المقصود بالغير هنا ليس المرسل أو المرسل إليه وليس تابعي الناقل بل الشخص الأجنبي عن عقد النقل . ونتحدث هنا عن خطأ الغير وليس عن فعل الغير ، إذ أن خطأ الغير يحمله المسئولية عن الضرر في حين أن فعل الغير لا يجعل منه مسئولا ولكنه يعفي الناقل من المسئولية بإعتباره حالة قوة قاهرة [1].

الفرع الثاني
الأسباب الخاصة للإعفاء من المسئولية
(في النقل البحري)

١٢٩- وهى حالات أربعة تعفي الناقل البحري من المسئولية وتنحصر في : تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها [2] ، وحالة نقل البضائع على سطح السفينة في الأحوال التي أجازها القانون ، وحالة نقل الحيوانات الحية ، وأخيرا حالة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر .

١- د. عبد الرزاق السنهوري " الوسيط " فقرة ٥٩٧ عن د. كمال حمدي " القانون البحري " فقرة ٧٣١ ص ٥٩٥ .

٢- إنظر في بيانات سند الشحن بصفة عامة د. سميحة القليوبي " القانون البحري " دار النهضة العربية ١٩٨٧ ، ص ٢٣٠ .

أولا : تعمد ذكر الشاحن بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضائع أو قيمتها

١٣٠- تنص المادة ٢٣٠ من قانون التجارة البحرية[1] على أنه : " إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات " .

ونخلص من هذا النص إلى أنه يشترط لإعفاء الناقل من المسئولية ثلاثة شروط :

١- ذكر الشاحن لبيانات غير صحيحة في سند الشحن تتعلق بطبيعة البضائع وقيمتها

٢- تعمد الشاحن ذكر البيانات الغير صحيحة .

٣- إثبات الناقل عدم صحة البيانات المدونة في سند الشحن

ونعني بالشرط الأول أن تكون هناك بيانات غير صحيحة مقدمة من الشاحن تتعلق بطبيعة البضائع أو قيمتها . ويدخل ضمن البيانات الغير صحيحة المتعلقة بطبيعة البضائع عدم ذكر الشاحن في سند الشحن الطبيعة الخاصة للبضائع التي تتطلب من الناقل معاملة خاصة ككون البضائع قابلة للكسر مثلا أو تحتاج لدرجة حرارة أو برودة معينـــة . أما البيانات الغير صحيحة المتعلقة بقيمة البضائع فهى تتمثل إما في ذكر

١- هناك نص مماثل في قانون التجارة وهو المادة ٢١٧ وإن كان لا يشترط تعمد المرسل ذكر البيانات الغير صحيحة إلا أنه يقرر مسئولية المرسل وبالتالي إعفاء الناقل من المسئولية في حالة حدوث ضرر ناجم عن عدم صحة البيانات التي يقدمها المرسل أو عدم كفايتهـــا . " ١- على المرسل، أن يقدم للناقل بيانات عن إسم المرسل إليه وعنوانه والمكان المطلوب الإرسال إليه ونوع الأشياء محل النقل ووزنها وحجمها وكيفية حزمها وعدد الطرود التي تشملها وغير ذلك من البيانات التي قد يطلبها الناقل أو يقررها القانون لتعيين ذاتية الشيء. ٢- يسأل المرسل عن الضرر الذي ينجم عن عدم صحة البيانات التي يقدمها أو عدم كفايتهـــا " .

الشاحن في سند الشحن قيمة للبضائع أعلى من قيمتها الحقيقية أو ذكره قيمة أقل منهـــا .

وتجدر الإشارة هنا إلى أن النص قد حدد المقصود بالبيانات الغير صحيحة وقصرها على البيانات المتعلقة بطبيعة البضائع أو قيمتها ، الأمر الذي يعني إستبعاد البيانات الغير صحيحة والمتعلقة بعدد الطرود مثلا أو وزنها أو حجمها كسبب للإعفـــاء من المسئوليـــة [1].

أما الشرط الثاني فهو يتعلق بضرورة تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة . والمقصود بتعمد الشاحن هنا كونه على علم وبينة بعدم صحة البيانات المقدمة منه للناقل في سند الشحن .

وأخيرا يشترط لإعفاء الناقل من المسئولية أن يثبت الناقل عدم صحة البيانات المقدمة من الشاحن . ولا يشترط في هذا الصدد أن يقدم الناقل الدليل على أن الشاحن قد قدم بيانات غير صحيحة بخصوص طبيعة البضائع وقيمته في آن واحد ، بل يكفي أن يقيم الدليل على أحدهما دون الآخر [2].

أما بخصوص إثبات الناقل لتعمد الشاحن ذكر البيانات الغير صحيحة ، يشترط أن يثبت الناقل تعمد الشاحن وليس إهماله أو خطئه الغير مقصـــود[3] . ولا يشترط أن يثبت الناقل قصد الشاحن الإضرار به أو بغيره إذ يعفى الناقل من المسئولية لمجرد إثباته تعمد الشاحن ذكر البيانات الغير صحيحة حتى لو كان الشاحن يهدف من ذلك إلى التحايل على مصلحة الجمارك مثلا وليس على الناقل نفسه ، فنص المادة ٢٣٠ يكتفى بالنص على إثبات تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة ولا يشير إلى إثبات قصد الشاحن الإضرار بالناقل كسبب لإعفاء الناقل من المسئولية [4].

١- إنظر في ذلك بالتفصيل د. كمال حمدي ، القانون البحري ص ٥٩٩ .

٢- د. عبد الرحمن سليم ، المرجع السابق ، ص ٣١٠ .

٣- د. مصطفى كمال طه " أصول القانون البحري " فقرة ٥٤٩ .

٤- د. محمود سمير الشرقاوي ، المرجع السابق ، فقرة ٣٧٧ .

وقد ثار التساؤل حول ضرورة إثبات الناقل لعلاقة السببية بين عدم صحة البيانات وهلاك البضائع أو تلفهـــا من عدمه .

في الواقع إذا حللنا نص المادة ٢٣٠ من قانون التجارة البحرية سوف نلاحظ أنه إكتفى بالنص على إثبات الناقل عدم صحة البيان ولم يذكر على وجه الإطلاق إثبات رابطة السببية بين عدم صحة البيان والضرر . ومفاد ذلك أن الناقل يعفى من المسئولية حتى لو لم يكن هناك علاقة سببية بين تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة وبين الضــرر[1] ، ذلك أن المشرع إنما أراد حرمان الشاحن من التعويض كنوع من المعاقبة على غشه للمتعاقد معه وليس لأن غشه هو المتسبب في إحداث الضرر أو ساهم فيه[2] ، وبناء عليه فإنه لا يقبل من الشاحن إقامة الدليل على عدم وجود علاقة السببية بين البيانات الغير صحيحة والضرر .

ثانيا : النقل على سطح السفينة

١٣١- سبق لنا أن عرضنا للنقل على سطح السفينة عند تعرضنا لإلتزام الناقل بشحن البضائع وتوصلنا فيه إلى أنه يجب التفرقة بين الشحن على سطح السفن التقليدية والشحن على سطح السفن المتخصصة من حيث وجوب الحصول على موافقة الشاحن من عدمه .

وسوف نعرض هنا للنقل على السطح كسبب من أسباب الإعفاء الخاصة للناقل البحري من المسئولية .

وفي ذلك نشير إلى أنه إذا قام الناقل بشحن البضائع على سطح السفينة في الأحوال التي يجوز فيها ذلك وذكر ذلك في سند الشحن ، فإن ذلك لا يكون في حد ذاته سببا لإعفائه من المسئولية عن هلاك أو تلف البضائع ،

١- وذلك على عكس نص المادة ٢١٧ فقرة ٢ من قانون التجارة التي تربط بين الضرر والبيانات الغير صحيحة .

٢- د. محمود سمير الشرقاوي ، المرجع السابق ، فقرة ٣٧٧ ؛ وإنظر ايضا د. كمال حمدي " القانون البحري " ص ٥٩٧ والمراجع .

فالناقل ضامن بنص القانون لهلاك أو تلف البضائع المنقولة ، يتساوى في ذلك كون البضائع مشحونة على السطح أو في العنابر .

إلا أنه نظرا لكون النقل على السطح يشكل خطورة على البضائع [1] فقد قرر المشرع إعتبار النقل على السطح نوع من أنواع المخاطر الخاصة بالنقل البحري التي تستوجب إعفاء الناقل من المسئولية .

ومن هنا جاء نص المادة ٢٣١ من قانون التجارة البحرية الذي يقرر أنه " لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي ذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشيء عن المخاطر الخاصة بهذا النـــوع من النقـــل " .

وينتج عن هذا النص وجوب توافر شروط معينة لإعفاء الناقل من المسئولية : أن تكون البضائع المضرورة مشحونة على السطح وفقا لأحكام المادة ٢١٦ من قانون التجارة البحرية ، وأن يذكر في سند الشحن أن البضائع مشحونة على السطح ، فضلا عن إثبات الناقل أنه قد قام بما يلزم للحفاظ على البضائع المشحونة على السطح وحمايتها من الأخطار التي يعرضها لها هذا النوع من النقل ، و كذلك إثبات الناقل أن هناك علاقة سببية بين الشحن على السطح بما يتضمنه من مخاطر والضرر ، وأخيرا أن يتمثل الضرر إما في هلاك البضائع أو تلفها .

فإذا نجح الناقل في إثبات كل هذه الأشياء مجتمعة إستفاد من الإعفاء من المسئولية ، أما إذا فشل في ذلك يكون مسئولا عن تعويض الأضرار التي لحقت بالبضائع مع إحتفاظه بحقه في التمسك بالتحديد القانوني للمسئولية المقرر بالمادة ٢٣٣ من قانون التجارة البحرية . ولا يحرم الناقل من حقه في التمسك بالتحديد القانوني للمسئولية إلا في حالة ما إذا كان شحن البضائع على السطح قد تم بالمخالفة لإتفاق صريح يوجب شحنها في العنابر ، إذ يفترض في هذه الحالة إتجاه قصد الناقل إلى إحداث الضرر

١- نلاحظ هنا أن المشرع ، كما أشرنا إليه سابقا ، لم يفرق بين السفن التقليدية والسفن المتخصصة .

وهو أمر يحرم بموجبه الناقل من الإستفادة من التحديد القانوني للمسئولية عن الهلاك أو التلف .

ثالثا : نقل الحيوانات الحية

١٣٢- تنص المادة ٢٣٢ من قانون التجارة البحرية على أنه : " لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئا عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات إفترض أن هلاكها وما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من تابعيه " .

ويلاحظ من هذا النص أن المشرع قد حرر الناقل من عبء إثبات السبب الأجنبي وأطلق له الحرية في إختيار الإثبات الأيسر له ، فأتاح له إمكانية إثبات إما أن الضرر قد نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل كإثباته مثلا أن الحيوان لم يتحمل دوار البحر فنفق أو أنه إنطلق فأثار الرعب في السفينة الأمر الذي دفع الربان إلى قتله أو أنه قد نفذ تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات في كيفية ربطها مثلا أو إطعامها أو التحكم فأصابها الضرر .

إلا أن المشرع لم يترك الشاحن دون دفاع فأجاز له إمكانية إثبات أن الضرر الذي أصاب الحيوانات إنما أصابها نتيجة لخطأ من الناقل نفسه أو من أحد تابعيه . فإذا نجح في هذا الإثبات حرم الناقل من الإعفاء من المسئولية المقرر لنقل الحيوانات الحية ولا يبقى أمامه سوى تعويض الشاحن عن الأضرار مع إحتفاظه بحقه في التمسك بالتحديد القانوني للمسئولية .

ويثار التساؤل حول نطاق تطبيق نص المادة ٢٣٢ من قانون التجارة البحرية من حيث طبيعة الحيوانات التي يعتبر نقلها سببا من أسباب الإعفاء من المسئولية ، ومن حيث طبيعة الضرر الذي يصيب الشاحن . هل المقصود بالحيوانات الحية جميع الحيوانات أم تلك التي تتمتع بقدر من

الحرية في الحركة ؟ وهل الضرر يتضمن الهلاك والإصابة والتأخير أم يقتصر على الهلاك والإصابة فقط ؟

فيما يتعلق بطبيعة الحيوانات الحية أجاب البعض على هذا التساؤل بأن المقصود بالحيوانات الحية تلك التي تتمتع بقسط من الحرية في الحركة دون غيرها . وبناء عليه فإن الحيوانات المعبأة في صناديق مثلا والتي لا تحتاج لرعاية خاصة تعامل معاملة البضائع العادية ولا تعتبر سببا من أسباب إعفاء الناقل من المسئولية[1] .

ونرى أن إصطلاح الحيوانات الحية يشمل جميع الحيوانات الحية وليس فقط تلك التي تتمتع بقدر من الحرية في الحركة ، إذ المقصود بالمخاطر الخاصة التي تتعلق بهذه الحيوانات ليس فقط الأضرار التي قد تتسبب فيها وهي على متن السفينة كإثارة الذعر والفوضى مثلا ولكن أيضا موتها الذي يتطلب من الناقل – حتى يتفادى حدوثه – عناية خاصة بالحيوانات حتى لو كانت معبأة في صناديق ، إذ الهدف هو وصول تلك الحيوانات إلى مكان الوصول في حالة جيدة وعلى قيد الحياة . وتتضح أهمية تعريف الحيوانات الحية في الأسباب المطلوب من الناقل إثباتها لتحرره من المسئولية . فإذا إعتبرنا أن الحيوانات المعبأة في صناديق ليست من الحيوانات الحية فإنه يتعين على الناقل في هذه الحالة إثبات السبب الأجنبي ليتحرر من المسئولية وفي ذلك قسوة على الناقل . أما إذا إعتبرناها حيوانات حية فيكفي للناقل إثبات إما أنها نفقت لأنها لم تتحمل دوار البحر أو أنه نقلها في الظروف التي طلبها الشاحن والتي أدت إلى هلاكها .

أما بخصوص نطاق الإعفاء من المسئولية في حالة نقل الحيوانات الحية فهو يسري على حالتي الهلاك والإصابة فقط وليس على التأخير ، فالنص يشير إلى هلاك الحيوانات وإصابتها بضرر دون الإشارة إلى التأخير . وبناء عليه فإذا وصلت الحيوانات إلى مكان الوصول في وقت متأخر عن

١- د. كمال حمدي " القانون البحري " فقرة ٧٤١ ص ٦٠٨ .

الموعد الذي حدده أطراف العقد فإنه يتعين على الناقل في هذه الحالة إثبات السبب الإجنبي إذا أراد إعفاء نفسه من المسئوليـــة .

رابعا : إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر

١٣٣- تنص المادة ٢٤٢ من قانون التجارة البحرية على أنه " لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر " .

ويلاحظ في هذا النص أن المشرع قد فرق بين إنقاذ الأرواح وبين إنقاذ الأموال فقرر إعفاء الناقل من المسئولية دون قيد أو شرط إذا كان الضرر قد وقع بسبب إنقاذ الناقل للأرواح ، في حين أنه قد وضع قيدا على إعفاء الناقل من المسئولية في حالة إنقاذه للأموال ، يتمثل في ضرورة كون التدابير التي إتخذها الناقل أثناء عملية الإنقاذ معقولة . وتكمن الحكمة في هذه التفرقة في أن إنقاذ الأرواح يستحق التضحية بالأموال في حين أن إنقاذ الأموال يتطلب من الناقل المفاضلة بين المال الذي إئتمنه عليه الشاحن (البضائع المنقولة) والمال المطلوب إنقاذه ولذلك فقد سمح المشرع للناقل بالتحرك في حدود معينة وإتخاذ التدابير المعقولة لإنقاذ مال الغير في البحر بحيث يحافظ على المال الموجود بين يديه .

ويلاحظ أيضا أن المشرع البحري قد نص في المادة ٢٤٢ من قانون التجارة البحرية على إعفاء الناقل من المسئولية إذا هلكت البضائع أو تلفت أو تأخر الناقل في تسليمها " بسبب إنقاذ أو محاولـــة إنقـــاذ الأرواح " ، الأمر الذي يعني أنه لا يشترط أن يتم فعلا إنقاذ الأرواح المعرضة للخطر بل يكفي أن تكون هناك محاولة لإنقاذ الأرواح أدت إلى هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها وهو أمر واجب الإثبات من قبل الناقل إذا أراد الإستفادة من إنقاذ الأرواح كسبب للإعفاء من المسئولية . أما إذا كان الأمر يتعلق بإنقاذ الأموال فإنه يتعين على الناقل إثبات أن الضرر قد وقع بسبب إتخاذه لهذه التدابير المعقولة التي يخضع سلطة تقديرها لقاضي الموضوع وفقا لظروف الحالة المعروضة أمامه .

المطلب الثاني
شروط الإعفاء أو التخفيف الإتفاقية

١٣٤- لا شك أن الإتفاق على إعفاء أحد أطراف العقد من المسئولية أو التخفيف منهـا أمـر مشـروع قانونـا ، ولكن نظرا لسلطان الناقلين في مجال النقل وخشية من فرض سطوتهم على الشاحنين قرر كلا من المشرع البحري والمشرع التجاري حظر تمكين الناقلين من إدراج شروط في عقد النقل تعفيهم من المسئولية أو تخفف منها .

الفرع الأول : شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية في عقد نقل البضائع بالحاويات بحرا

الفرع الثاني : شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية في عقد نقل البضائع بالحاويات برا

الفرع الأول
شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية
في عقد نقل البضائع بالحاويات بحرا

١٣٥- بعد ما أقر المشرع البحري مبدأ بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية أورد إستثناء على هذا المبدأ يبيح للناقل الإتفاق على إعفائه من المسئولية أو التخفيف منها إذا كانت هناك ظروفا إستثنائية يتم فيها النقل تبرر مثل هذا الإتفاق .

أولا : المبدأ : بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية

١٣٦- تنص المادة ٢٣٦ من قانون التجارة البحرية على أنه :

" يقع باطلا كل إتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور التالية :

أ- إعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها

ب- تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل

ج- تحديد مسئولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في (الفقرة ٢) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون

د- النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أى إتفاق آخر مماثل " .

ونستنتج من هذا النص أن المشرع أبطل الإتفاق على إعفاء الناقل من المسئولية أو التخفيف منها قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ، الأمر الذي يعني أنه يجوز الإتفاق على الإعفاء من المسئولية أو التخفيف منها بعد وقوع الحادث إذ في هذه الحالة يكون الإتفاق بين طرفين متساويين لا سلطان لأحدهما على الآخر . ولكن يثار التساؤل حول نطاق الإعفاء من المسئولية أو التخفيف منها من حيث الموضوع ، هل يحظر المشرع شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية عن الهلاك والتلف فقط أم عن التأخير أيضا ؟

أجاب البعض[1] على هذا التساؤل بأن المشرع قد قصر الإبطال على شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية على حالتي الهلاك والتلف فقط دون التأخير ، الأمر الذي يعني صحة شرط إعفاء الناقل من المسئولية عن التأخير وكذلك صحة شرط التخفيف منها بأقل مما ينص عليه القانون أو تعديل عبء الإثبات من على عاتق الناقل إلى عاتق الشاحن .

والرأي لدينا أن إبطال شرط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية يتسع ليشمل حالة التأخير بحيث أنه لا يجوز الإتفاق على الإعفاء أو التخفيف من المسئولية عن التأخير . ونعلل ذلك بأنه إذا كان المشرع قد أراد إستبعاد التأخير من الحظر لكان كرر كلمتي الهلاك أو التلف في البنود (ب) و (ج) و (د) من المادة ٢٣٦ من قانون التجارة البحرية مثلما فعل في البند (أ) بحيث نفهم منهم أن الإبطال يكون في حالات الهلاك والتلف فقط . ولكن النص جاء عاما في هذه البنود الأمر الذي يعني أن المشرع

١- د. هاني دويدار " الوجيز في القانون البحري " الجزء الثاني ، " النقل البحري للبضائع " ، ص ١٢٣ ، ١٢٤ .

لم يشأ قصر تحريم تخفيف المسئولية على الهلاك والتلف فقط بل أراد أن يشمل النص جميع الضرر أى الهلاك أو التلف أو التأخير . ومفاد ذلك أنه لا يحق للناقل إدراج شرط ينقل فيه عبء الإثبات من على عاتقه إلى عاتق الشاحن ، أو شرط يحدد المسئولية بأقل مما نص عليه القانون ، أو شرط ينزل بموجبه الشاحن للناقل عن حقوقه الناشئة عن التأمين للناقل . فإذا كان الأمر كذلك بالنسبة لهذه الأمور وهى جميعها تتعلق بتخفيف المسئولية فإنه ليس من المنطقي أن يحرم المشرع تخفيف المسئولية ويبيح الإعفاء منها[1] .

ومفاد ما تقدم أن الشرط الذي يدرجه الناقل لإعفائه من المسئولية أو التخفيف منها في حالات الهلاك أو التلف أو التأخير يكون باطلا . وتجدر الإشارة هنا إلى أن هذا البطلان يلحق الشروط التي تتعلق بالضرر الذي يصيب صاحب الحق من جراء هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها ، أما خارج نطاق هذه الشروط كالشرط الذي يتعلق بتقاضي أجرة النقل أيا كانت حالة البضائع مثلا فإن الإبطال لا يسري على الشرط الذي يبقى صحيحا ومنتجا لآثاره . كما تجدر الإشارة أيضا إلى أن البطلان الذي يقرره القضاء على شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية لا يؤثر على العقد نفسه الذي يبقى صحيحا ومنتجا لآثاره القانونية . وقد إستقر القضاء في ذلك على إعمال حكم القانون عند إبطال شرط الإعفاء أو التخفيف من المسئوليـــة [2].

وإذا كان المشرع – مراعاة منه لمصلحة المضرور – قد قرر إبطال شروط إعفاء الناقل من المسئولية أو التخفيف منها فهو – تحقيقا لذات

١- د. محمود سمير الشرقاوي ، المرجع السابق ، فقرة ٦٤ . د. كمال حمدي " القانون البحري " ، فقرة ٧٥١ .

٢- طعن رقم ١٤٦٥ ، جلسة ١٣ / ٥ / ١٩٩١ ، المكتب الفني سنة ٤٢ ، س ق ٥٥ ، ص ١٠٩٦ .

المصلحة – قد قرر إباحة الشروط التي تزيد من حقوق المضرور وتقلل من حقوق الناقل أو تزيد مسئولياته وإلتزاماته .

ومن هذا المنطلق نص المشرع البحري في المادة ٢٣٧ من قانون التجارة البحرية على أنه : " للناقل أن ينزل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له ، كما يجوز له أن يزيد من مسئوليته وإلتزاماته بشرط أن يذكر ذلك في سند الشحن " . وبناء على هذا النص فإنه يجوز الإتفاق على أن يكون الناقل مسئولا عن هلاك أو تلف أو التأخير في تسليم البضائع حتى في وجود سبب أجنبي . كما يجوز الإتفاق على زيادة الحد الأعلى لمسئولية الناقل ليصل إلى حد التعويض الكامل عن الضرر .

وقد إشترط المشرع لصحة هذه الشروط أن تذكر في سند الشحن ، بهدف تمكين المرسل إليه من التمسك بها قبل الناقل [1].

١٣٧– أما إتفاقية هامبورج فقد نصت في المادة ٢٣ منها على أنه :

١– " كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الإتفاقية يعتبر باطلا ولاغيا في حدود مخالفته لها . ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءا منها ، وأي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الناقل أو أي شرط مماثل يعتبر باطلا ولاغيا .

٢– خلافا لأحكام الفقرة ١ من هذه المادة ، للناقل أن يزيد مقدار مسئوليته وإلتزاماته بموجب هذه الإتفاقية

٣– متى أصدر سند شحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري تعين تضمين السند أو الوثيقة بيانا يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام هذه

١– طعن رقم ١٢٤ ، جلسة ١١ / ٢ / ١٩٦٠ ، المكتب الفني سنة ١١ ، س ق ٢٥ ، ص ١٣٧ .

الإتفاقية التي تبطل أى شرط مخالف لها يكون ضارا بمصلحة الشاحن المرسل إليه

٤- إذا لحقت بصاحب الحق في البضائع خسارة نتيجة لشرط يبطل إستنادا إلى هذه المادة أو نتيجة لإغفال إدراج البيان المشار إليه في الفقرة ٣ من هذه المادة ، تعين على الناقل دفع تعويض إلى الحد اللازم لتعويض صاحب الحق تعويضا كاملا وفقا لأحكام هذه الإتفاقية عن كل هلاك أو تلف لحق بالبضائع وكذلك عن التأخير في التسليم . ويتعين على الناقل بالإضافة إلى ذلك دفع تعويض عن المصاريف التي تكبدها في الدعوى التي إستند فيها إلى النص المذكور أعلاه وفقا لقانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات ".

ومفاد هذا النص أن المبدأ هو بطلان الشروط التي يدرجها الناقل إذا خالفت أحكام الإتفاقية وذلك سواء كانت المخالفة مباشرة أو غير مباشرة مثل تنازل الشاحن مثلا عن حقوقه الناشئة عن التأمين على البضائع لصالح الناقل . إلا أن النص قد أورد إستثناء على هذا المبدأ يتمثل في إباحة الشروط المخالفة لنصوص الإتفاقية في حالة واحدة فقط وهى حالة ما إذا أراد الناقل بموجبها زيادة مقدار مسئوليته أو إلتزاماته .

وقد بينت الإتفاقية أن الشرط المخالف يكون باطلا دون أن يؤثر ذلك على صحة عقد النقل ذاته ، بمعنى أن الشرط الباطل يحل محله حكم الإتفاقيــة .

كما حددت الإتفاقية أن البطلان في الحالات النصوص عليها يعتبر بطلانا مطلقا منتجا لآثاره ليس فقط بالنسبة للمتعاقدين ولكن أيضا بالنسبة للغير . ومن هنا جاء نص الفقرة الثالثة الذي يوجب توجيه إنتباه الغير إلى البطلان في سند الشحن أو وثيقة النقل وذلك بأن يذكر فيهما أن النقل يخضع لإتفاقية هامبورج التي تبطل أى شرط مخالف لأحكامها .

وأخيرا قررت الفقرة الرابعة تعويضا كاملا يلتزم بأدائه الناقل لصاحب الحق في حالة ما إذا ترتب على بطلان الشرط أو إغفال إدراج البيان

المنصوص عليه في الفقرة الثالثة ضرر لصاحب الحق ، فضلا عن إلتزام الناقل بتعويض صاحب الحق عن المصروفات التي تحملها .

ويتضح مما سبق أن أحكام المادة ٢٣ من الإتفاقية تتشابه من حيث المبدأ مع أحكام المواد ٢٣٦ و ٢٣٧ من قانون التجارة البحرية مع الفارق أن المادة ٢٣٧ التي تجيز للناقل النزول عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له توجب أن يذكر ذلك في سند الشحن .

كذلك فإن الأحكام التي أوردتها الإتفاقية بخصوص أثر البطلان وحق صاحب الحق في إقتضاء تعويض كامل من الناقل عن ما لحقه من ضرر نتيجة الشرط الباطل ، كلها أحكام واجبة التطبيق في ظل قانون التجارة البحرية رغم سكوته عن الإشارة إليها .

ثانيا :الإستثناء على المبدأ : مشروعية شروط التخفيف من المسئولية في الظروف الإستثنائية

١٣٨- تنص المادة ٢٣٨ من قانون التجارة البحرية على أنه : " يجوز الإتفاق على ما يخالف أحكام المادة ٢٣٦ من هذا القانون إذا كانت الظروف الإستثنائية التي يتم فيها النقل تبرر إبرام هذا الإتفاق ، بشرط أن لا يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسئولية عن خطئه أو خطأ تابعيه وبشرط أن لا يصدر سند شحن ، وأن يدون الإتفاق في إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك " .

ويتضح من هذا النص أن المشرع قد أباح الخروج على أحكام المادة ٢٣٦ فقرر حق الناقل في إدراج شرط يمكنه من تعديل عبء الإثبات أو من تحديد مسئوليته بأقل من الحد الأقصى المقرر قانونا . إلا أن المشرع قد إشترط ثلاثة شروط حتى يتمكن الناقل من الإستفادة من هذا الشرط وتتمثل فيما يلي :

١-أن يتعلق الشرط بنقل يتم في ظروف إستثنائية تبرر وجوده . وجدير بالذكر أنه لا يشترط أن تكون هذه الظروف الإستثنائية متعلقة بالرحلة البحرية فقط كأن يتم النقل مثلا إلى مناطق تعاني من الحروب ، ولكن يمكن أيضا أن تتعلق الظروف الإستثنائية بطبيعة الشحنة ذاتها التي

تتطلب ظروفا إستثنائية أثناء النقل كأن تكون البضائع المنقولة مواد ذرية مثلا [1].

٢-ألا يتعلق الشرط بإعفاء الناقل من المسئولية عن خطئه أو خطأ تابعيـــه ، الأمر الذي يعني أن الشرط الذي يتعلق بنقل عبء الإثبات يعتبر صحيحا فيلتزم بموجبه الشاحن بإثبات خطأ الناقل أو خطأ تابعيه بدلا مما هو مقرر قانونا من أنه على الناقل إثبات سبب الضرر الأجنبي لإعفائه من المسئولية .

٣- ألا يصدر سند شحن ، وأن يدون الإتفاق في إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك ، ويعني ذلك أن المشرع إنما أراد قصر الإستثناء من البطلان على العلاقات التي تقتصر على الناقل البحري والشاحن دون تدخل لطرف ثالث .

١٣٩- أما إتفاقية هامبورج فهىلا تتضمن حكما مماثلا لذلك الذي تورده المادة ٢٣٨ من قانون التجارة البحرية والذي يبيح للناقل الإتفاق في حالة النقل في ظروف إستثنائية على ما يخالف أحكام المادة ٢٣٦ .

الفرع الثاني
شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية
في عقد نقل البضائع بالحاويات برا

١٤٠- على عكس المشرع البحري الذي أبطل كلا من شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية قرر المشرع التجاري بطلان شروط إعفاء الناقل من المسئولية وأجاز الشروط الإتفاقية التي تخفف منها .

١- إنظر في عكس ذلك د. هاني دويدار ، الجزء الثاني ، ص ١٢٤ الذي يعتبر أن الظروف الإستثنائية لا تتعلق إلا بالرحلة البحرية فقط

أولا : بطلان شروط الإعفاء الإتفاقية

١٤١- قرر المشرع التجاري بطلان شروط الإعفاء الإتفاقية في عقد النقل في حالتي الهلاك والتلف دون التأخير .

أ : بطلان شروط الإعفاء في حالتي الهلاك والتلف

١٤٢- تنص المادة ٢٤٥ من قانون التجارة على أنه :

" ١- يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك الشيء كليا أو جزئيا أو تلفه

٢-ويعد في حكم الإعفاء من المسئولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المرسل أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسئولية الناقل ، وكذلك كل شرط يقضي بنزول المرسل أو المرسل إليه للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على الشيء ضد مخاطر النقل ".

ومفاد هذا النص أنه يعتبر باطلا كل شرط يرد في عقد النقل وقبل وقوع الحادث مفاده إعفاء الناقل من المسئولية في حالة هلاك أو تلف البضائع .

وتطبيقا لذلك يعتبر باطلا الشرط الذي يتضمن تنازل المرسل - قبل الإنتهاء من إبرام عقد النقل - عن الرجوع ضد الناقل في حالتي الهلاك أو التلف[1] ؛ وكذلك الشرط الذي يجبر المرسل إليه على إستبعاد مسئولية الناقل قبل وقوع الضرر[2] . وعلى عكس ذلك يعتبر صحيحا الشرط الذي يعفي الناقل من المسئولية بعد الإنتهاء من تنفيذ عقد النقل[3] ، أو الشرط الذي يعفي شخصا آخر غير الناقل من المسئولية عن الهلاك والتلف[4] .

وجدير بالذكر أن بطلان شروط الإعفاء من المسئولية إنما يصيب الشروط المتفق على إدراجها بين الناقل والمرسل أو بين الوكيل بالعمولة

١- *Cass 10 Juin 1969 , B.T. 1969 , p. 267 .*

٢- *Cass 28 Déc. 1950 , B.T. 1951 , p. 144 .*

٣- *Paris 24 fév.1950,B.T.1950,p. 403.*

٤- *Paris 16 Fév. 1983 B.T.1983 , p. 258*

للنقل والناقل أى في حدود عقد النقل . وبناء عليه يعتبر صحيحا الشرط الذي تدرجه شركة التأمين وتتنازل بموجبه عن الرجوع ضد الناقل في حالتي الهلاك أوالتلف ، حيث أن مثل هذا التنازل لم يتم إدراجه في عقد النقل ولكن في عقد التأمين الذي لايكون الناقل طرفا فيـــه [1].

إلا أن تنازل شركة التأمين عن الرجوع ضد الناقل لايشكل في حد ذاته حماية مطلقة للناقل إذ أنه يحق للمرسل المؤمن له الذي لم يوافق على مثل هذا التنازل الإحتفاظ بحقه في الرجوع ضد الناقل دون أن يكون لهذا الأخير الحق في مواجهته بالتنازل الذي لم يكن طرفا فيه .

وأخيرا يستفاد من نص المادة ٢٤٥ فقرة ١ أن بطلان شرط الإعفاء من المسئولية عن الهلاك والتلف لا يؤثر على صحة الشروط الأخرى التي يكون قد أدرجها الناقل في عقد النقل .

أما عن الفقرة الثانية من ذات النص فهى تعتبر في حكم الإعفاء من المسئولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المرسل أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسئولية الناقل ، وكذلك كل شرط يقضي بنزول المرسس أو المرسل إليه للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على الشيء ضد مخاطر النقل .

ومرد إعتبار إلزام المرسل أو المرسل إليه بدفع نفقات التأمين ضد المسئولية بمثابة إعفاء للناقل من المسئولية أنه عندما يتحمل الناقل نفقات التأمين ضد المسئولية إنما يفعل ذلك لتتحمل شركة التأمين بدلا منه في حالة الضرر نفقات التعويض عن هذه الأضرار ، فإذا ألزم الناقل أيا من المرسل أو المرسل إليه بدفع نفقات التأمين بدلا منه فكأنه في الواقع يعفي نفسه من المسئولية ويضعها على عاتق أيا من المرسل أو المرسل إليه الذي سيدفع نفقات التأمين وعلى عاتق شركة التأمين التي ستدفع التعويض لصاحب الحق .

١- *Cass de Belgique 9 av.1981 , B.T. 1981 p. 455.*

أما بالنسبة لبطلان الشرط الذي يقضي بنزول المرسل أو المرسل إليه للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع ضد مخاطر النقل فمرده أن المرسل أو المرسل إليه عندما يؤمن على البضائع ضد مخاطر النقل إنما يفعل ذلك حتى يضمن حصوله على التعويض فإذا ما تنازل عن هذا التعويض للناقل فهو بذلك إنما يعفي الناقل من المسئولية بطريق غير مباشر بل ويمكنه من تغطية مسئوليته الناشئة عن أخطائه في تنفيذ عقد النقل في الوقت الذي يتحمل هو (أى المرسل أو المرسل إليه) المصروفات المتمثلة في أقساط التأمين .

ب : صحة شروط الإعفاء في حالة التأخير

١٤٣- على عكس المادة ٢٤٥ من قانون التجارة الخاصة ببطلان شروط الإعفاء من المسئولية في حالات الهلاك والتلف تبيح المادة ٢٤٦ فقرة ١ (ب) من ذات القانون شروط إعفاء الناقل من المسئولية في حالة التأخير.
وفي ذلك تنص المادة المشار إليها على أنه : "يجوز للناقل ... أن يشترط إعفاءه كليا أو جزئيا من المسئولية عن التأخير " .
كما تنص المادة ٢٤٦ فقرة ٣ من قانون التجارة على أنه : " لايجوز أن يتمسك الناقل بشرط الإعفاء من المسئولية أو تحديدها إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه " .
ومفاد هذه النصوص أن شرط الإعفاء من المسئولية وأيضا التخفيف منها في حالة التأخير يكون صحيحا ويمكن للناقل إدراجه والإستفادة منه ماعدا في الحالات التي يثبت فيها صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه .
ولأن شرط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية عن التأخير يعتبر إستثناء عن القواعد العامة فهو يطبق في أضيق الحدود ، وبناء عليه فإنه لا يمكن للناقل الإستفادة من شرط الإعفاء من المسئولية في حالة التأخير في تسليم البضائع إذا كان هذا التأخير ناتج ليس عن تجاوز الوقت المحدد للنقل بل عن التأخر في إستلام البضائع من المرسل . وكذلك لايمكن للناقل الإستفادة من شرط الإعفاء من المسئولية عن التأخير في حالة عدم

تنفيذ عقد النقل حتى لو ترجم تقصير الناقل إلى تأخر في تسليم البضائع للمرسل إليه .

وأخيرا تنص المادة ٢٤٦ فقرة ٢ على وجوب كون شرط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية مكتوبا في وثيقة النقل ، الأمر الذي يعني أن ظهور مثل هذا الشرط في أية وثيقة أخرى يجعل الشرط غير نافذ ولايستطيع الناقل الإستفادة منه . وتضيف ذات المادة أنه في حالة ما إذا كانت وثيقة النقل مطبوعة ، يجب على الناقل تحرير الشرط بصورة واضحة بحيث يسترعي الإنتباه وإلا جاز للقاضي إعتبار الشرط وكأنه لم يكن .

ثانيا : صحة شروط التخفيف الإتفاقية

١٤٤- تنص المادة ٢٤٦ فقرة ١ (أ)من قانون التجارة على أنه : " يجوز للناقل أن يشترط تحديد مسئوليته عن هلاك الشيء كليا أو جزئيا أو تلفه بشرط ألا يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة في مكان وزمان نقلها وكل إتفاق على تعويض يقل عن هذا الحد يزاد عليه " .

ومفاد هذا النص أنه على عكس ما ذكرنا أعلاه من حظر إدراج شروط للإعفاء من المسئولية في حالتي الهلاك والتلف ، يجوز للناقل إدراج شرط للتخفيف من المسئولية والحد منها في ذات الحالات . إلا أن المشرع لم يترك هذه الإجازة مطلقة وبلا حدود ، بل قيد حرية الناقل في إدراج شرط تخفيف المسئولية بحدودا معينة لايجوز له تخطيها . فبعد أن أطلق المشرع يد الناقل في إدراج شرط لتخفيف المسئولية عن الهلاك والتلف إشترط المشرع لصحة هذا الشرط ألا يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضائع محل النقل في مكان وزمان نقلها . كما أوجد المشرع الحل في حالة ما إذا تم الإتفاق بين الناقل والمرسل على ما يخالف النص ، فقرر أنه في حالة ما إذا تم الإتفاق على حد أقل من ثلث قيمة البضائع المنقولة في مكان وزمان نقلها فإنه يزاد عليه بحيث يكون الحد الأقصى للتعويض لايقل عما يقرره النص أى ثلث قيمة البضائع .

وجدير بالذكر أنه لا يمكن للناقل الإستفادة من شرط التخفيف من المسئولية حتى لو كان في الحدود التي قررها النص السالف الإشارة إليه إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم من الناقل أو من أحد تابعيه (المادة ٢٤٦ فقرة ٣ من قانون التجارة) .

الباب الثاني
نقل الحاويات
في النقل الدولي متعدد الوسائط

الباب الثاني
نقل الحاويات في النقل الدولي متعدد الوسائط

١٤٥- عقد النقل الدولي متعدد الوسائط هو عقد نقل يتعهد بموجبه الناقل (متعهد النقل) ليس فقط بأداء النقل كعملية مادية ولكن أيضا بتنظيم عملية النقل بأكملها، بمعنى أنه يتعاقد بالنيابة عن العميل مع جميع الناقلين المتدخلين لتنفيذ النقل بوسائطه المختلفة فضلا عن قيامه بجميع العمليات الإدارية التي يتطلبها النقل. ونظرا لأن دور الناقل لا ينحصر في تنفيذ عملية النقل بمفهومها المادي وإنما يمتد ليشمل العمليات القانونيـــة، فقد درج العمل على تغيير إسم الناقل ليصبح " متعهد النقل متعدد الوسائط " وهو الإسم الذي إعتنقته إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط (جنيف ١٩٨٠).

وبصفة عامة غالبا ما يكون تنظيم النقل الدولي عملية معقدة وذلك إما بسبب تعدد المتدخلين في النقل أو بسبب تعدد وسائط النقل وبالتالي تعدد الأنظمة القانونية التي تحكمه. ومن هنا يمكننا القول بأن عملية النقل تكون معقدة في حالتين: الأولى إذا قام عدة ناقلين متتابعين بتنفيذ عملية النقل بواسطة نقل واحدة (بحر مثلاً) مستخدمين في ذلك وسائل نقل متعددة (عدة سفن مثلاً)، والثانية إذا إستخدم عدة ناقلين متتابعين في تنفيذهم للنقل عدة وسائط نقل (جو / بحر أو بحر / سكة حديد أو بحر / بر أو بر / نهر) ويسمى النقل في هذه الحالة النقل المشترك أو المختلط أو متعـــدد الوسائـــط[1].

١- تستخدم إتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط بتاريخ ٢٤ مايو سنة ١٩٨٠ إصطلاح *multimodal transport* في حين أن اصطلاح *transport combiné* هو المستخدم في الحياة العملية في فرنسا – أما في مصر فالإستخدام الشائع هو *multimodal transport*.

وتتخذ عملية النقل متعدد الوسائط صوراً عديدة من وجهة النظر القانونيــة ، ولكن إستجابة لمتطلبات التجارة الدولية يجب أن يتم مثل هذا النوع من النقل بموجب عقد واحد يغطي عملية النقل بكافة مراحلها وتحت مسئولية محرر هذا العقد الذي يطلق عليه إسم " متعهد النقل متعدد الوسائط" *multimodal transport operator- l'opérateur de transport multimodal* . وبذلك يمكننا تعريف النقل متعدد الوسائط بأنه عبارة عن نقل البضائع بإستخدام عدة وسائط نقل مختلفة في ظل وثيقة واحدة يتحمل بموجبها متعهد النقل متعدد الوسائط مسئولية النقل بأكمله [١] ، وهو أمر يميز النقل متعدد الوسائط عن النقل المختلط والمتتابع والمشترك .

فالنقل المختلط *transport mixte* هو عبارة عن نقل البضائع بوسائط نقل مختلفة وبموجب عقود نقل متعددة لكل مرحلة من مراحل النقل . وهو بذلك يختلف عن النقل متعدد الوسائط في تعدد عقود النقل ، حيث أن النقل متعدد الوسائط يفترض تنفيذ النقل بموجب عقد نقل واحد .

أما بالنسبة للنقل المتتابع *through transport- transport successif* فهو يفترض تدخل عدة ناقلين ووساطة نقل واحدة ، ويتضح ذلك مثلا في حالة نقل بضائع من أمستردام إلى الإسكندرية ترانزيت باريس على أن تتم عملية النقل من أمستردام إلى باريس بواسطة شركة إير فرانس *Air - France* ومن باريس إلى الإسكندرية بواسطة إيجيبت إير *Egypt - Air*.

وبالنسبـــة للنقل المشترك[٢] *Combined transport - transport combiné* فهو مثل النقل متعدد الوسائط يتم بواسطة عدة ناقلين يخضع إثنين منهم

١- إنظر في تعريف النقل متعدد الوسائط د. فاروق ملش " المرجع السابق " ص ١٨ .
وفي فكرة النقل متعدد الوسائط نفسها إنظر د.أحمد عبد المنصف نظم النقل متعدد الوسائط مذكرات لطلبة الدراسات العليا بالأكاديمية العربية للنقل البحري ١٩٧٩ .
J.M. MORINIERE, " Les NVOCC et le droit, au centre d'une table ronde organisée par l'IDIT ", J.M.M. 9 av. 1993, p.871 .

٢- *B. KERGUELEN - NEYROLLES, " Transport combiné/ Multimodal Définition ", B.T. 1993, p. 516; J.P. " Transport combiné. Définition ",*

على الأقل لنظم قانونية مختلفة ، ولكنه (أى النقل المشترك) يختلف عن النقل متعدد الوسائط في أنه (النقل المشترك) يرتكز على تنوع الأنظمة القانونية المطبقة على مراحل النقل المختلفة وليس على اختلاف وسائل النقل . فمن الممكن إذن أن يتم النقل المشترك بواسطة نقل واحدة تخضع لأنظمة قانونية مختلفة كما هو الحال بالنسبة للنقل البري الذي يتم تنفيذ الجزء الأول منه في فرنسا بواسطة ناقل بري خاضع للقانون الفرنسي وتنفيذ باقي النقل في الخارج بواسطة ناقل بري يخضع للنظام القانوني للاتفاقية الخاصة بنقل البضائع بطريق البر *(Convention sur les transports de marchandises par route C.M.R)*. فالنقل يتم هذا بواسطة نقل واحدة ونظم قانونية مختلفة ومثل هذا النقل يطلق عليه النقل المشترك وليس النقل متعدد الوسائط .

١٤٦- ويختلف عقد النقل الدولي متعدد الوسائط عن عقد النقل متعدد الوسائط في كون الأول دوليا في حين أن الثاني يكون داخليا . وقد تلاحظ لنا خلو التشريع المصري من نصوص تحكم النظام القانوني لمتعهد النقل متعدد الوسائط ، إلا أننا بالتدقيق في نصوص القانون المصري سوف نلاحظ أن المشكلة ليست مشكلة عدم وجود نصوص ولكنها مشكلة مسميات . فمتعهد النقل متعدد الوسائط موجود في تشريعنا المصري منذ القدم ولكن تحت مسمى الوكيل بالعمولة للنقل الذي يقوم مثله مثل متعهد النقل متعدد الوسائط بذات الوظائف القانونية والإدارية والمادية ، فهو مثله يقوم بإبرام العقود مع جميع المتدخلين في عملية النقل من ناقلين ووكلاء شحن وتفريغ ووكلاء عبور إلخ ... ، وبالقيام بجميع الإجراءات الإدارية

. -B.T. 1993, p.594; R. RODIERE." Droit des transports ", 2 ème éd., op cit., n° 728; Article anonyme " Transport combiné. le multimodal introduit (enfin) dans la réglementation française ". B.T1995, p. 198.

إنظر أيضاً د. فاروق ملش ، المرجع السابق، د. إبراهيم مكى،المرجع السابق ، ص ٨٣ وما بعد.

التي يتطلبها النقل كالتخليص الجمركي مثلا وإستخراج التصاريح اللازمة إلخ ...

ومن هنا فإننا نرى أن نقل الحاويات عندما يكون داخليا ومتعدد الوسائط فإن النصوص القانونية الواجبة التطبيق هى النصوص الخاصة بالوكالة بالعمولة للنقل .

١٤٧ – أما النقل الدولي متعدد الوسائط فهو بالرغم من قدمه إلا أنه لم يتطور كثيراً في الماضي . ويكمن السبب الأساسي في ذلك في أن النقل كان يتم بطرق تقليدية مما كان يزيد من خطورة وقوع الضرر على البضائع أو من سرقتها أثناء عمليات الشحن والتفريغ عند كل نقطة التقاء. وكانت كل هذه المخاطر– مضافاً إليها الصعوبات العديدة في متابعة حركة البضائع طوال عملية النقل– سبباً في تردد الناقلين في تحمل مسئولية النقل بموجب وثيقة نقل واحدة .

ولقد إكتسب النقل متعدد الوسائط أهمية كبرى[١] مع ظهور الحاويات [٢] *conteneurs–Containers* ثم مع ظهور النقل بالمبردات[٣] *transport réfrigéré*، فمن جهة زادت عقود النقل متعدد الوسائط ومن جهة أخرى زادت كمية البضائع المنقولة . فالنقل بالمبردات يسمح بوقاية المواد

١- *Quelques réflèxion sur les transports par contenurs 'A. TEMPESTA, ADMA 1982, p. 369; B. KERGUELEN - 'et transports multimodaux B.T. 1993, p. .'multimodal . Techniques et marériels /Combiné 'NEYROLLES, transmaritime : approche le transport multimodal'619; P. BONASSIES, Le transport 'annales IMTM 1988, p. 98; M. ORTHLIEB, ‹Juridipue J.M.M 18 déc. 1992, p. 3142 ; Y. GULLEMOT , 'multimodal et les pays enclavés Conteneurs et caisses mobiles, une normalistion pourquoi faire ? J.M.M du 9 ' Juill. 1993, p. 1667; P. VEAUX FORNERIE et D. VEAUX , Transport par conteneur 975 n 2 p. 3 et s Jur. cl. com. 1993, Fasc*

٢- انظر في تعريف الحاوية د. إبراهيم مكي " المرجع السابق " .

G.A. GAUTHIER, " Régime des conteneurs ", Jur. cl. com. 1996, Fasc 976.

٣- إنظر فقرة ١٨٧ وما بعد .

الغذائية القابلة للتلف من الحرارة والبرودة والرطوبة ومن جميع التقلبات الجوية ، أما النقل بالحاويات فهو يعتبر من وسائل التغلفة الآمنة والإقتصادية فالحاوية واقية للبضائع وتقلل من عمليات الشحن والتفريغ في نقط الإلتقاء وخاصة في المواني عندما يتضمن النقل مرحلة بحرية . ولأن الحاويات تقلل من خطورة هلاك وتلف البضائع فهي تسمح لمتعهد النقل بمراقبة حركة البضائع بطريقة سهلة وفعالة وبالتالي يصبح من السهل عليه الموافقة على تحمل مسئولية النقل بأكمله .

١٤٨- إلا أنه بالرغم من التطور الهائل للنقل الدولي متعدد الوسائط بالحاويات لم تتطور النصوص القانونية التي تحكم مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط . وقد بذلت بعض الجهود من أجل إيجاد نصوص قانونية دولية تتناسب وهذا النوع من النقل فأثمرت عن " إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠ " والتي تعرف بإسم إتفاقيـــة جنيف ، إلا أن هذه الإتفاقية لم تدخل بعد حيز النفاذ .

ونظراً لأن الأحداث تسبق دائماً من يعنى بها لجأ أصحاب المهنة – بهدف سد الفراغ التشريعي – إلى تطوير عادة تجارية تجهلها القوانين الوطنية والمعاهدات الدولية . فقد قام متعهدو النقل متعدد الوسائط مهتمين فقط بمصالحهم التجارية – بإعداد عقود نموذجية حددوا فيها الشروط المطبقة على النقل برمته وخاصة الشروط المتعلقة بالمسئولية .

ولكن لأن شروط العقود النموذجية المتعلقة بالمسئولية تتعلق بالقانون الخاص حيث يتمتع الأطراف بحرية التعاقد والإتفاق على الشروط التى يتم فيها النقل ، فهى تختلف من مكان إلى آخر. ولأن هذه العقود لا تستند إلى أى نص قانوني فإنها تضع أطراف العقد فى وضع حرج لدرجة أنهم يترددون فى اللجوء للقضاء بسبب عدم تأكدهم من نيل حقوقهم .

ونرى أن هناك حلاً واحداً للخروج من هذا المأزق ألا وهو تنظيم العلاقات الناشئة عن عقد النقل متعدد الوسائط بطريقة موحدة ودولية ، أى

عن طريق وضع قواعد دولية موحدة يوافق عليها ويعمل بها مجتمع النقل الدولي بأكمله . وبالفعل وفى سبيل الوصول إلى هذا الهدف المزدوج أعدت منظمة اليونكتاد *UNCTAD* نموذج لعقد النقل متعدد الوسائط مستوحى من إتفاقية الأمم المتحدة لسنة ١٩٨٠: ونعنى هنا قواعد *Rules for Multimodal Documents UNCTAD/ ICC* .

إلا أنه للأسف – وكما سيتضح في متن هذه الدراسة – يعيب هذه القواعد ليس فقط أنها فشلت في وضع نظام قانوني موحد للنقل الدولي متعدد الوسائط ، بل أيضا أنها ليست قواعد إلزامية تجبر جميع المتعاقدين في مجال النقل متعدد الوسائط على تطبيقها ، بل هى مجرد عقد من العقود الإختيارية التي تترك الحرية المطلقة لأطراف العقد للإستعانة بأحكامها أو عدم الإستعانة بها .

فإذا كان هذا هو الوضع على ساحة النقل الدولي متعدد الوسائط فإنه لا مفر من اللجوء إلى حلا مؤقتا يتمثل في إيجاد عقد نموذجي يحقق وحدة النظام القانوني لعقد النقل الدولي متعدد الوسائط من جهة و يحث متعهدي النقل متعدد الوسائط على إبرامــه .

وبما أن هذا الحل ما هو إلا حلا مؤقتا فإننا سوف نوصي ببعض التعديلات التي نرى أنها إذا حلت محل النصوص الحالية في إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط سوف تحقق وحدة النقل وربما تسد عد على دخول هذه الإتفاقية حيز النفاذ .

ومما تقدم يمكننا القول إذن أن كلا من الوضع التشريعي والوضع العد ي يشوبه العجز عن تحقيق وحدة النقل الدولي متعدد الوسائط ، الأمر الذي يدعونا لعمل بعض التوصيات والمقترحات التي قد تفيد في إيجاد حلا مؤقتا لهذا الوضع الشائك الذي يتسبب في خلط القضاة بين النظام القانوني للناقل والنظام القانوني الواجب التطبيق على متعهد النقل متعدد الوسائط ،

وذلك في إنتظار دخول إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط حيز النفاذ إذا نجحت التعديلات المقترحة في الدور المرجو منها .

الفصل الأول : الوضع التشريعي

الفصل الثاني : الوضع العملي

الفصل الأول
الوضع التشريعي

١٤٩- بذلت بعض الجهود من أجل إيجاد نصوص قانونية تتناسب مع النقل الدولي متعدد الوسائط ، فسارعت الهيئات الدولية المعنية ببذل المساعى لإرساء قواعد قانونية موحدة لتنظيمهذا النوع من النقل . وأهم ما أثمرت إليه هذه المساعى هو " مشروع إتفاقية النقل الدولي المشترك للبضائع"[١] *Convention sur le transport combiné de marchandises* الذى صاغه المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص *UNIDROIT* واللجنة البحرية الدولية *Comité maritime international* إلا أن هذا المشروع الذى لاقى تأييد الأوساط التجارية المختلفة وخاصة وسط الشاحنين فشل لسببين : الأول فنى والآخر سياسي .

فمن جهة لم تنجح المفاوضات فى الإتفاق على النظام القانونى الذى يحكم مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط ، فالبعض قد وافق على وجوب تطبيق نظام موحد فى جميع الحالات على كل وسائط النقل فى حين أن

١- د. إبراهيم مكي،المرجع السابق، ص٨٧، د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص٥٩
H. SCHADEE, " Petite polémologie sur le dernier projet de la convention internationale sur le transport international combiné de marchandises" D.M.F. 1970, P. 540; M. PRODROMIDES, " Projet de conventions relatifs au contrat de transport international combiné de marchandises et au contrat de commission de transport international de marchandises", D.M.F. 1962, P. 67ets.

البعض الآخر رأى أنه فى حالة تعيين مكان وقوع الضرر يجب تطبيق النظام القانوني الخاص بالمرحلة التى وقع خلالها الضرر. ومن جهة أخرى أظهر ممثلى الدول النامية قلقهم من هذه الإتفاقية المعدة فى كنف الدول المتقدمة ، فكانوا يخشون الهيمنة الإقتصادية لهذه الدول خاصة فى مجال النقل بالحاويات بسبب عدم توافر الإمكانيات المتوافقة مع هذا النوع من النقل فى البلاد النامية. وقد خشى أيضاً ممثلى الدولة النامية أن تحتكر الدول المتقدمة دور متعهد النقل متعدد الوسائط وتفرض نفسها بذلك على دول العالم الثالث فتحتكر النقل متعدد الوسائط. وأرادت أيضاً الدول النامية حماية العمالة المحلية والدفاع عن التأمين المحلي بالسماح لشركات التأمين بتغطية التأمينات المسماه " *garanites facultés* " التى يكتتبها شاحني البضائع للنقل البحري.

أما على الصعيد القانوني فقد خشيت الدول النامية أن يتسبب عقد النقل متعدد الوسائط الذى إقترحته الدول المتقدمة فى قلب قواعد "المؤتمرات الملاحية " *Liner conférences – code de conduite des conférences de lignes* التى كانت قد طالبت بها الدول النامية من أجل الدفاع عن مصالحهم فى المشاركة فى النقل البحري. فقواعد المؤتمرات الملاحية تسمح للدول النامية بوضع يدها على جزء من النقل البحري الذى يبدأ أو ينتهى فى هذه الدول فأصبحت هذه القواعد هى التى تحكم النقل البحري .. فمن وجهة نظر الدول النامية من الممكن أن يفلت النقل متعدد الوسائط الذى يحكمه عقد نقلٌ واحد من القواعد التى تحكم النقل البحري وبالتالي من مخزون الشحنات المخصص لهذه الدول. وهكذا كانت الدول النامية تسعى أساساً إلى أن تضمن لنفسها السيادة على النقل متعدد الوسائط بنفس الطريقة التى كانوا يريدون أن تضمنها لهم قواعد المؤتمرات الملاحية بالنسبة للنقل البحري(١).

١- بالنسبة لهذه الدول يتكون النقل الدولي متعدد الوسائط أساساً من النقل البحري بالإضافة إلى وسائط نقل أخرى إضافية . أنظر د. إبراهيم مكي، المرجع السابق، ص ٩١.

وهكذا من وجهة نظر الدول النامية كان يجب أن يغير مشروع الإتفاقية من طبيعته فبدلاً من أن تكون الإتفاقية مجرد إتفاقية قانون خاص تحتوى على قواعد توفر الضمان القانوني لوثيقة النقل متعدد الوسائط كان يجب أن تحتوى الإتفاقية على نصوص من القانون العام بهدف إرساء توازن أكبر بين مصالحهم ومصالح الدول المتقدمة .

وبسبب الضغوط التى مارستها الدول النامية تحول إعداد القانون الدولي البحري من الهيئات الغير حكومية إلى الهيئات الحكومية التابعة لهيئة الأمم المتحدة ، فتم إعداد[١] وإعتماد إتفاقية الأمم المتحدة فى ٢٤ مايو سنة ١٩٨٠ فى جنيف تحت رعاية الأمم المتحدة[٢] . ومع ذلك وبالرغم من مضى أكثر من عشرون عاماً على إعدادها لم تدخل بعد هذه الإتفاقية حيز النفاذ ، وحتى يومنا هذا لم تصدق عليها إلا ستة دول فقط[٣] ووقع عليها ثلاثة دول[٤].

ورغبة في وضع قواعد دولية موحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط حاولت غرفة التجارة الدولية بالتعاون مع منظمة اليونكتاد إيجاد حلا لتسد به الفراغ التشريعي الذي خلفته إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد

١- *L.DOUAY, " Le transport international multimodal de merchandises et le CNUCED, J.M.M. 1988 (numero special 68) p.p. 770 à 880.*

٢- *A. VALLIER, " la convention du 24 mai 1980 sur le transport international multimodal de marchandises", Th. Aix- en – provence1983.*

٣- شيلي والمكسيك فى سنة ١٩٨٢، والسنغال ومالاوي فى سنة ١٩٨٤، رواندا فى سنة ١٩٨٧، زامبيا فى سنة ١٩٩١، لا تتضمن هذه الدول من ضمن رعاياها متعهدي نقل متعدد الوسائط ذو مركز قوي. ونشير أيضا إلى أنه حتى يتم التصديق على الإتفاقية فلابد من ٣٠ صوت.

٤- المغرب والنرويج وفنزويلا.

الوسائط ، فوضعت نموذجا لعقد النقل الدولي متعدد الوسائط مستوحى من أحكام هذه الإتفاقية .

المبحث الأول : فراغ تشريعي : إتفاقية دولية لم تدخل بعد حيز النفاذ

المبحث الثاني : قواعد اليونكتاد بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة ١٩٩١

المبحث الأول

فراغ تشريعي :

إتفاقية دولية لم تدخل حيز النفاذ

(إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط)

(إتفاقية جنيف ١٩٨٠)

United Nations Convention on International Multimodal Transport of Good 24 Mai 1980

١٥٠- تنطبق إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط المعروفة بإتاقية جنيف لعام ١٩٨٠ على كل عقد نقل متعدد الوسائط أى على كل عقد يفترض إستخدام واسطتي نقل على الأقل ومرور النقل بين دولتين- مختلفتين إذا كان إستلام البضائع أو تسليمها يتم فى دولة متعاقدة. وبذلك لا تنطبق الإتفاقية عندما يبرم الشاحن عقود نقل متفرقة لكل مرحلة من مراحل النقل. ويتراءى لنا إذن أن النقل متعدد الوسائط هو عقد نقل واحد يتعهد بموجبه متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط بتنظيم النقل الدولي متعدد الوسائط.

ونظراً لأن إتفاقية جنيف لسنة ١٩٨٠ تسير على نهج قواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨ فهى تضمن حماية كبرى لمصالح الشاحنين ولذلك أظهرت لها الدول المتقدمة عداء كبيراً بسبب ثقل مسئولية متعهد النقل. ولقد إعتقد

البعض أن دخول قواعد هامبورج حيز النفاذ فى أول نوفمبر سنة ١٩٩٢[١] سوف يكون حافزاً للدول على التصديق على إتفاقية جنيف إلا أن هذا الإعتقاد بات أملاً لم يتحقق فالحقيقة أن قواعد هامبورج لم تحصل إلا على ٢٠ صوت للتصديق عليها وذلك بعد أربعة عشر عاماً من الإنتظار وهذا بالطبع عدد غير كاف لدخولها حيز النفاذ. وبالإضافة إلى ذلك فإن أغلب مؤيدي قواعد هامبورج من الدول النامية[٢]وليسوا من الدول الغربية المتقدمة التى مازالت ترفضها بإصرار .

وأيا كان الأمر فإن إتفاقية جنيف تحتوى على حلول هامة بالنسبة للنظام القانوني لمتعهد النقل متعدد الوسائط ، وهى تتطابق في كثير من الأمور مع نصوص قانون التجارة المصري الخاصة بالوكالة بالعمولة للنقل . وهذه الحلول تستحق منا الدراسة فهى تتعلق من جهة بالمبادئ التى تحكم مسئولية متعهد النقل ومن جهة أخرى بالقواعد الخاصة بالتعويض عن الضرر والتى تنص على حد معين للتعويض .

ومنعا للتكرار فإننا سنؤجل الحديث عن التعويض للتعرض له عند دراسة الأحكام الخاصة بالتعويض كجزاء من الجزاءات المترتبة على إخلال الناقل أو متعهد النقل متعدد الوسائط بإلتزاماته . وبناء عليه سوف تقتصر الدراسة في هذا المبحث على المباديء التي تحكم مسئولية متعهد النقل ؛ وفي هذا الخصوص نجد أن النصوص الخاصة بنظام مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط تجتمع فى القسم الثالث للإتفاقيـــة تحت عنـــوان " مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط " وتعالج المواد من ١٤ إلى ٢١ الجوانب المختلفة لهذه المسئولية: فترة مسئولية متعهد النقـــل ،

١- د. كمال حمدي " إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج).

٢- بارياد، بوستوانا، بوركينا فاسو، شيلى ، مصر ، جينة، هنجاريا، كينيا ، ليسوتو، لبنان، مالاوى ،المغرب، نيجيريا، أوغندا، رومانيا، السنغال، سيراليون، تنزانيا، تونس، زامبيا.

ومسئوليته عن أفعال تابعيه ، وأساس المسئولية ، والأسباب المتلازمة ، وتحديد المسئولية ، وتعيين مكان الضرر ، والمسئولية التعاقدية ، وسقوط الحق في تحديد المسئولية.

١٥١- وتحدد المادة ١٤ فقرة ١ النطاق الزمني لمسئولية متعهد النقل فتعتبره مسئولاً عن البضائع من لحظة إستلامه إياها أي من وقت كونها تحت حراسته إلى وقت تسليمها. وتنص الفقرة ٢ من ذات المادة على أن البضائع تعتبر في حراسة متعهد النقل من وقت إستلامه إياها من يد الشاحن أو أي شخص آخر يعمل لحسابه وتنتهي مسئوليته لحظة تسليمه إياها للمرسل إليه أو لممثله[١].

وبنصها على مسئولية متعهد النقل من لحظة إستلامه للبضائع حتى لحظة تسليمها ترفض إتفاقية جنيف - على نهج قواعد هامبورج - فكرة تجزئة النقل. ففي وجود عقد النقل الدولي متعدد الوسائط يكون متعهد النقل مسئولاً عن أفعال وإهمال تابعيه أثناء تأديتهم لوظائفهم وعن أفعال كل من لجأ إليهم لتنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط (المادة ١٥)[٢] .

وتحتم علينا دراسة المبادئ التى تحكم مسئولية متعهد النقل التعرض أولا للأساس القانوني للمسئولية وللنظام القانوني الخاص بها .

١- إنظر فى فكرة التسليم :

P. PESTEL- DEBORD, " Controverse sur la livraison à Marsille", B.T. 1991, P. 431; J. BONNAUD, " Transport maritime le moment de la livraison", SCAPEL 1994, P. 45; A. CHAO, " Transport par mer. Livraison maritime. Une notion fixe dans une espace Variable", B.T. 1994, P. 516.

وفى القضاء:

Cass 19 mars 1996, B.T. 1996, P. 288; 24 Oct. 1995 , D.M.F. 1996, P. 44, rapport , J. P. REMERY; 5 Juillet 1994, D.M.F. 1996, P. 760, obs. Y. T; 17 Nov. 1992, D.M.F 1993, P. 563, note BONASSIES.

٢- وهكذا نلاحظ كيف تتشابه مسئولية متعهد لنقل متعدد الوسائط مع مسئولية الوكيل بالعمولة الذي ينص عليه كلا من قانون التجارة المصري وقانون التجارة الفرنسي .

هذا فضلاً عن توزيع المسئولية الذى تنص عليه المادة ٧ من الإتفاقية المتعلقة بالأسباب المتلازمة وهى تستدعي منا بعض الاهتمام .

المطلب الأول : الأساس القانوني للمسئولية

المطلب الثاني : النظام القانوني للمسئولية

المطلب الأول

الأساس القانوني للمسئولية

Le fondement de la responsabilité

١٥٢- تعرف الفقرة الأولى من المادة السادسة عشر بطريقة غامضة أساس مسئولية متعهد النقل فى حالة هلاك البضائع أو إصابتها بضرر. أما الفقرة الثانية من ذات المادة فهى تعالج مسئولية متعهد النقل فى حالة التأخير وتتعرض ليس فقط للتلف الذى يصيب البضائع من جراء التأخير ولكن أيضاً للخسائر التى يتسبب فيها هذا التأخير وخاصة الخسائر التجارية وقد تلاحظ لنا للأسف أن فكرة التأخير نفسها مثلها مثل أساس المسئولية يشوبها الغموض الأمر الذى يدعونا إلى دراسة الفقرة الأولى والثانية من المادة ١٦ لإبراز هذا الغموض.

الفرع الأول : المادة ١٦ فقرة ١ " نص قانوني غامض "

الفرع الثاني : المادة ١٦ فقرة ٢ " نص قانوني فضفاض "

الفرع الأول
المادة ١٦ فقرة ١
(نص قانوني غامض)

١٥٣- تعالج الفقرة الأولى من المادة ١٦ من إتفاقية جنيف[1] الأساس القانوني لمسئولية متعهد النقل بالصورة التالية : يسأل متعهد النقل متعدد الوسائط عن الخسائر الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك عن الخسائر الناتجة عن التأخير فى التسليم إذا وقع الحادث الذى تسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع فى عهدته على الوجه المبين فى المادة الرابعة عشر ما لم يثبت متعهد النقل أنه قد إتخذ هو أو وكلاؤه أو أى شخص آخر مشار إليه فى المادة الخامسة عشر[2] كل التدابير المعقولة بطريقة مناسبة لتجنب الحادث الذى نشأ عنه الضرر وتبعاته.

ولنا على هذا النص بعض الملاحظات ، حيث أنه يتراءى لنا أن المصطلحات المستخدمة فى هذه المادة مبهمة وتثير الشك حول الأساس القانوني للمسئولية. والسؤال الذى يطرح هو الآتي : هل يعني نص المادة ١٦ فقرة ١ من الإتفاقية أن مسئولية متعهد النقل تستند إلى مبدأ المسئولية المفترضة أم أنها تستند إلى مبدأ الخطأ المفترض؟ وهل تنتفى المسئولية أمام إثبات السبب الأجنبي أم أمام إثبات متعهد النقل أنه لم يرتكب أى خطأ ؟

١٥٤- فإذا اعتبرنا أن مسئولية متعهد النقل تستند إلى مبدأ المسئولية المفترضة فإن متعهد النقل لا يعفى من المسئولية إلا إذا تمكن من إثبات سبب الضرر. وهذا هو التفسير الذى أعطاه الفقه الفرنسي للمسئولية فى

١- نذكر أنه قد سبق لنا الإشارة بأن إسم إتفاقية جنيف المقصود به إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط وسوف نستخدم أيا من الإسمين أثناء الدراسة .

٢- المقصود هنا وكلاؤه أو تابعيه أو أى شخص آخر كان قد إستعان به فى تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط.

مجال النقل الجوي. فالمادة ٢٠ من إتفاقية وارسو – وهى شبيهة بالمادة ١٦ فقرة ١ من إتفاقية جنيف – تنص على أن الناقل " يتخلص من مسئوليته إذا أثبت أنه وتابعوه قد إتخذوا كل التدابير اللازمة لمنع وقوع الحادث أو أنه كان من المستحيل عليهم إتخاذ هذه التدابير" . ويرجع تفسير الفقه الفرنسي لهذا النص بأنه " يفترض المسئولية " إلى حكم جاتي GATI فى سنة ١٩٦١، حيث قضت محكمة إستئناف باريس[١] بأنه لكى يتحرر الناقل من المسئولية يجب عليه إثبات سبب الحادث من جهة وإثبات أن هذا السبب ليس منسوباً إليه من جهة أخرى. وقد قضت أيضاً محكمة بروكسل التجارية[٢] بـأن الناقل الجوي يلتزم بتحقيق نتيجة. ولعل ما يبرر تفسير الفقهاء للمسئولية بهذا الشكل هو لجؤ الركاب المتزايد لإستخدام النقل الجوي المعاصر الأمر الذى يعطي للركاب الحق فى المطالبة بسفر آمن . ولذلك فإن الأحكام المتعلقة بنقل الأشخاص تهدف إلى ضمان تعويض للركاب فى حالة الحوادث الجسدية (التى هى أخطر بكثير من الأضرار التى تصيب البضائع) وهذا هو ما يبرر نص إتفاقية وارسو على التدابير " الضرورية " وليس على التدابير " المعقولة " كما تنص المادة ١٦ من إتفاقية جنيف[٣].

١٥٥- أما إذا إعتبرنا أن مسئولية متعهد النقل تستند إلى مبدأ الخطأ المفترض فإن متعهد النقل يمكنه التحرر من مسئوليته بإثباته أنه لم يرتكب أى خطأ. ونرى أن ديباجة الإتفاقية تؤيد هذا المفهوم فهى تنص صراحة

١- *Paris 12 Déc. 1961, inédit.*

٢- *Trib. Com. Bruxelles 14 Av. 1980, D.E.T. 1980, P. 338*

٣- نشير إلى أن قواعد هامبورج تنص فى القاعدة الخامسة فقرة ١ على فكرة الخطأ المفترض وأنه من المنتظر أن يتم تفسير هذه القاعدة بنفس الطريقة التى تم بها تفسير المادة ٢٠ من إتفاقية وارسو. ولكن ذلك الأمر لن يتعدى الدول المتقدمة لأن الدول النامية التى وقعت على قواعد هامبورج سوف تفسر هذه القاعدة تفسيراً يميل إلى القانون البحري لأن هذه الدول تحاول اليوم أن تصبح من ملاك السفن.

على أن " مسئولية متعهد النقل بموجب هذه الإتفاقية ترتكز على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض" ، الأمر الذي يدعونا للقول أن أساس مسئولية متعهد النقل هو الخطأ المفترض الذى ينتفى بإثبات العكس[١].

ويرى بعض الفقهاء المؤيدين لفكرة الخطأ المفترض[٢] أنه يجب على متعهد النقل لكى يتحرر من مسئوليته أن يثبت أن حدثاً معيناً قد تسبب فى وقوع الضرر وأن يثبت أيضاً أنه قد قام بعمل اللازم لتفادي هذا الحدث. ونرى أن هذا الرأى غير منصف لأننا إذا وضعنا على عاتق متعهد النقل عبء إثبات سبب الضرر فكأننا نحكم عليه بتحمل مسئولية النقل فى جميع الأحوال، إذ أن إثبات سبب الضرر شبه مستحيل فى مجال النقل متعدد الوسائط خاصة إذا كانت البضائع قد تم نقلها فى حاويات[٣].

وأيا كان الأمر فإن كل ما يهمنا هو أن المبدأ الذى يحكم مسئولية متعهد النقل كما تنص عليه الإتفاقية هو الخطأ المفترض وليس مبدأ المسئولية المفترضة ، وهو مبدأ يخشى معه أن يلاقى الرفض من قبل الشاحنين الذين يفضلون مبدأ المسئولية المفترضة لأنه يحررهم من عبء أى إثبات.

١- د. فاروق ملش،المرجع السابق،ص٨٩، إبراهيم مكي، المرجع السابق ، ص٩٨

R.RODIERE, " La convention de Genève du 24 mai 1980 sur les transports multimodaux", B.T. 1981, P. 490 et 502- 545; I. CORBIER, " la notion Juidique d'armateur", Th. Paris 1994, P. 581, G.TANTIN, " Transport mixte ou combiné Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandise", Jur. Cl. Com. 1989, Fasc 855.

٢- *A SERIAUX,. «" la faute du transporteur": Th. Aix- en – Provence, éd Economica 1984, A. VALLIER , " la convention de la CNUCED du 24 mai 1980 sur la transport international, multimodal de marchandise", Th. Aix- en – provence (dactylographiée) 1981, P. 63 et 97*

٣- إنظر فقرة ٢٥٣ وما بعد .

وبالإضافة إلى ذلك فإن فكرة " التدابير المعقولة " التى تنص عليها المادة ١٦ فضفاضة وقد تؤدى إلى نوع من عدم الإستقرار في مجال النقل متعدد الوسائط لأن تفسير هذه الفكرة سوف يختلف من حالة إلى حالة وفقا لظروف الحالة.

مما سبق يمكننا إذن القول بأن مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط ترتكز إلى فكرة الخطأ المفترض التى – بسبب مرونتها- يجب أن تفسح المكان فى رأينا لفكرة أكثر صرامة[١].

الفرع الثاني
المادة ١٦ فقرة ٢
(نص قانوني فضفاض)

١٥٦- تعالج المادة ١٦ فقرة ٢ من الإتفاقية مسئولية متعهد النقل في حالة التأخير ؛ وتثير هذه المسألة مشكلة عملية هامة تختلف عن الضرر الذى يصيب البضائــع : والمقصود هنا هو الخسارة التجارية التى يتسبب فيها هذا التأخير.

وطبقاً للمادة ١٦ فقرة ٢ يتحقق التأخير فى حالة عدم تسليم البضائع فى التاريخ المتفق عليه أما إذا لم يكن الأطراف قد إتفقوا على مدة معينة فإن التأخير يتحقق بعدم تسليم البضائع فى " الميعاد الذى يكون من المعقول تطلبه من متعهد النقل متعدد الوسائط الحريص، مع مراعاة ظروف الحــال " .

ونرى أن المدة المعقولة التى تتحدث عنها هذه المادة فضفاضة جداً ولذلك فهى تتحدد وفقا للعرف السائد فى المهنة وتختلف من حالة إلى أخرى. هذا بالإضافة إلى أن النص يتحدث عن الميعاد الذى يكون "من المعقول" تطلبه من متعهد النقل متعدد الوسائط "الحريصَ"، مع مراعاة ظروف

١- إنظر فى الحل المقترح فقرة ١٨٢ وما بعد.

الحال، وكما أوضحنا أعلاه فإن " حرص " متعهد النقل فى حد ذاته يعيبه أنه فكرة فضفاضة لأنها هى نفسها تتوقف على تقدير فكرة "التدابير المعقولة " ، وهى فكرة يتوقف تقديرها على ظروف الحال ، الأمر الذي يعني أن فكرة " الميعاد المعقول " مثلها مثل فكرة " التدابير المعقولة " تتوقف على ظروف الحال.

١٥٧- وطبقاً للفقرة ٣ من ذات المادة يفترض أن البضائع قد هلكت بعد إنقضاء ٩٠ يوما إبتداء من المدة المحددة لتسليم البضائع أو من الميعاد المعقول. ونعيب على هذا النص أنه لا يعالج كل الأمور المتعلقة بالتأخير فهو مثلاً لم يتعرض للحالة التى تتواجد فيها البضائع من بعد أن إفترض هلاكها. وفضلاً عن ذلك نعيب عليه قصر المدة (٩٠ يوم) التى يفترض من بعدها هلاك البضائع حيث أننا نرى أن هذه المدة غير كافية فى حالة النقل الدولي متعدد الوسائط.

المطلب الثاني

النظام القانوني للمسئولية

Le système de la responsbilité

١٥٨- كان لزاما على واضعي إتفاقية جنيف أن يختاروا بين نظامين للمسئولية : الأول هو نظام المسئولية المستقل والثاني هو نظام المسئولية الشبكي[١]، إلا أنهم قد إستقروا فى النهاية على الجمع بين النظامين ليضعوا بذلك نظاما مختلط للمسئولية . وفي هذا الصدد يثار التساؤل حول نجاح هذا النظام في تحقيق وحدة النقل الدولي متعدد الوسائط من عدمه وهو ما سنحاول الإجابة عليه بعد شرح المقصود بنظام المسئولية المختلط .

الفرع الأول : نظام مسئولية مختلط

١- إنظر فقرة ١٧٣ وما بعد.

الفرع الأول
نظام مسئولية مختلط

Un système de responsabilité mixte

١٥٩- طبقاً لهذا النظام تختلف مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط بحسب ما إذا كان قد تم تعيين مكان الضرر من عدمه. فإذا كان هذا المكان قد تم تعيين مكان حدوث الضرر فإن مسئولية متعهد النقل تنطبق عليها القواعد القانونية التى تنطبق على مرحلة النقل التى وقع فيها الضرر وهذا هو ما نطلق عليه "نظام المسئولية الشبكي". فإذا وقع الضرر مثلاً فى المرحلة البحرية تطبق القواعد التى تحكم مسئولية الناقل البحري وإذا وقع الضرر فى المرحلة البرية تطبق القواعد التى تحكم مسئولية الناقل البري. أما إذا لم يتم تعيين مكان وقوع الضرر فإن متعهد النقل يخضع لقواعد خاصة يتم الإتفاق عليها بين الأطراف وهذا هو ما نسميه بالنظام المستقل . وطبقاً لهذا النظام إذا لم يتم تعيين مكان الضرر فإنه ليس بإستطاعة متعهد النقل أن ينتفع من حالات تحديد المسئولية أو الإعفاء القانوني منها التى تنطبق على مسئولية الناقل.

أما في حالة التأخير في تسليم البضائع فهى يحكمها نظام مسئولية واحد لا يتأثر بتعيين مكان الضرر من عدمه وهو النظام المستقل الذي يتم الإتفاق عليه بين أطراف العقد .

الفرع الثاني
تقييم نظام المسئولية المختلط

١٦٠- يمتاز نظام المسئولية المختلط بالدقة القانونية لأنه يتوافق مع النظم القانونية الواجبة التطبيق، هذا بالإضافة إلى إحترامه لقواعد النظام العام

وإلى مساءلته لمتعهد النقل – إذا وقع الضرر بسبب خطأ أحد المتدخلين فى عملية النقل – فيى نفس حدود مسئوليتهم. أما فى حالة عدم التمكن من تعيين مكان الضرر فإن النظام المختلط يقدم أيضاً للمرسل ضمانات للمسئولية عن طريق تطبيق نظام مسئولية مستقل، الأمر الذى لا يوفره له النظام الشبكي.

ومع ذلك فإن لهذا النظام مساوئ خطيرة، ويكمن العيب الأساسي لهذا النظام فى عدم معرفة المرسل مسبقاً لقيمة وطريقة التعويض فى حالة هلاك أو تلف البضائع لأن نظام المسئولية يتحدد ويختلف حسب طبيعة وظروف الحال. فإذا تم تعيين مكان الضرر فإن مسئولية متعهد النقل تختلف فى مداها وشروط تطبيقها ، بمعنى أنه إذا أصيبت بضائع قيمتها " س " بالضرر فإن المرسل سوف يحصل على مبلغ " ص " إذا أصيبت البضائع بالضرر فى مرحلة النقل بالسكك الحديدية ومبلغ " جـ " إذا أصيبت بالضرر فى المرحلة البرية وسيحصل على مبلغ آخر مختلف إذا ما أصابها الضرر فى المرحلة البحرية وهكذا..

وأخيراً إذا لم يتم تعيين مكان الضرر فإن مسئولية متعهد النقل ستكون مختلفة عما سبق، وهذا الإختلاف فى المسئولية سوف يحير المرسل الذى يريد دائماً معرفة مبلغ التعويض الذى سيحصل عليه فى حالة هلاك أو تلف البضائع وذلك بصرف النظر عما إذا كان قد تم تعيين مكان وقوع الضرر من عدمه.

ومن جهة أخرى يؤدى نظام المسئولية المختلط إلى تطبيق نظام مسئولية مركب[1] إذ أنه بالرغم من تدخل متعهد النقل إلا أن الأنظمة القانونية الواجبة التطبيق تختلف بحسب ما إذا تم تعيين مكان الضرر أو لا ، كما لو كان المرسل قد تعاقد مع كل من الناقلين على حدة . وبمعنى آخر يبقى

١- *G. TANTIN, " le documents de transport combiné", D.E.T. 1980, P. 376.*

تعدد الأنظمة القانونية الواجبة التطبيق بالرغم من أن وجود متعهد النقل يفترض تجمع كل المسئوليات شخصه ، لأن مسئولية متعهد النقل نفسها سوف تختلف حسب النظام الواجب التطبيق على المرحلة التى تم اكتشاف وقوع الضرر فيها. فمتعهد النقل سيستفيد من حالات إعفاء عديدة (١٧ حالة) إذا كان القانون الواجب التطبيق بحرى (إتفاقية بروكسل) ومن حالات إعفاء قليلة إذا كان النقل بري أو بالسكك الحديدية.

فإذا كان هذا هو الوضع فى حالة ما إذا رجع المرسل على متعهد النقل لمسئوليته عن أفعال الآخرين ، يبقى لنا دراسة رجوع المرسل على متعهد النقل عندما يكون خطأ هذا الأخير قد ساهم مع سبب آخر فى هلاك أو تلف البضائع أو التأخير فى تسليمها.

المطلب الثالث
توزيع المسئولية

Le partage de responsabilité

١٦١- تنص المادة ١٧ من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط (جنيف ١٩٨٠) على أنه عندما يتلازم خطأ أو إهمال متعهد النقل متعدد الوسائط أو أحد تابعيه أو أى شخص تنص عليه المادة ١٥ مع سبب آخر لهلاك أو تلف البضائع أو التأخير فى تسليمها فإن متعهد النقل متعدد الوسائط لا يُسأل إلا فى حدود هذا الهلاك أو التلف أو التأخير المنسوب لهذا الخطأ أو هذا الإهمال شريطة أن يثبت نسبة الهلاك أو التلف أو التأخير التى لم يتسبب فيها بخطأه أو بإهماله.

ونستخلص من هذا النص أنه فى حالة ما إذا إشتركت أسبابا أخرى مع خطأ متعهد النقل فى إحداث الضرر فإن متعهد النقل لن يكون مسئولاً إلا بقدر ما يعزى إلى خطئه من ضرر بشرط أن يثبت متعهد النقل مقدار الضرر الذى لا يرجع إلى خطئه.

وبالرغم من أن الهدف من توزيع المسئولية التى تنص عليها المادة١٧ هو تحقيق العدالة بالنسبة لمتعهد النقل، إلا أننا نرى أن في هذا النص تعقيد للأمور وصعوبة في التطبيق . فمن جهة ليس من السهل دائماً على متعهد النقل إثبات مقدار الضرر الذى لا يرجع إلى خطئه أو إهماله لأنه إذا كان تعيين مكان وقوع الضرر صعب الإثبات (خاصة عندما يكون النقل بالحاويات) فإن تقدير الضرر الذى لا يرجع إلى خطأ متعهد النقل يعتبر إذن أمراً مستحيلاً.

ومن جهة أخرى يبدو لنا أن هذا النص من شأنه إجبار صاحب الحق الذى عانى من الضرر على الرجوع من جهة على متعهد النقل بقدر ما يعزى إلى خطئه من ضرر ومن جهة أخرى على الطرف الآخر الذى تسبب فى باقي الضرر. ونخشى على صاحب الحـق – فى ظل هذا الوضع – ألا يستطيع الحصول إلا على جزء فقط من التعويض لأنه إن إستطاع الرجوع على متعهد النقل فهو سوف يواجه صعوبة فى تحديد هوية المتسبب فى الجزء الباقي من الضرر. وفى رأينا أن إجبار صاحب الحق على الرجوع المزدوج على المتسببين فى الضرر ينافى إرادة صاحب الحق لحظة إبرامه عقد النقل متعدد الوسائط مع متعهد النقل. فهو عند إبرامه هذا العقد أراد بذلك التعامل مع شخص واحد فقط وهو شخص متعهد النقل بحيث أنه إذا وقع الضرر يرجع عليه وحده لإسترداد مبلغ التعويض. وبناء عليه فإننا نرى أن نص المادة ١٧ من إتفاقية جنيف ١٩٨٠ في حالته الراهنة سوف يلاقى عداء من قبل الشاحنين وسيبقى سبباً فى تأخير دخول الإتفاقية حيز النفاذ.

المبحث الثاني
قواعد اليونكتاد بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة ١٩٩١

UNCTAD / ICC Rules for Multimodal Transport Documents 1991

١٦٢- طلبت لجنة النقل البحري التابعة لمنظمة اليونكتاد من سكرتارية اليونكتاد أن تعد بالتعاون مع السلطات التجارية والمؤسسات الدولية المختصة قواعد خاصة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط. وترتكز هذه القواعد على قواعد لاهاي وقواعد لاهاي/ فيزبي وكذلك على وثائق النقل الموجودة مثل *FBL* والقواعد الموحدة لغرفة التجارة الدولية. وقد إشترك فريق من العمل المختلط بين غرفة التجارة الدولية ومنظمة اليونكتاد فى وضع هذه القواعد.

وقد صدقت غرفة التجارة الدولية فى ١١ يونيو ١٩٩١ على القواعد الجديدة الخاصة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط والتى دخلت حيز النفاذ عام ١٩٩٣. وهذه القواعد الجديدة المسماه بقواعد *UNCTAD/ ICC* تحل محل قواعد *ICC* لسنة ١٩٧٥[١]، وهى تختلف عنها بتخليها عن الشكليات وبإمكانية تطبيقها أيا كان شكل بيانات وثيقة النقل، هذا فضلا عن تطبيق هذه القواعد بإدراج نصوصها فى عقد النقل[٢].

١- إستشف هذا النص من " قواعد طوكيو " للـ

CMI (Comité maritime international) C. LEGENDRE, " la conférence de TOKYO du comité maritime international", D.M.F. 1969, P. 451 à 456 et 515 à 517.

٢- د. فاروق ملش ، المرجع السابق، ص ٢٧٢.

Ph. DELEBECQUE, " le transport multimodal transmaritime et transaérien" les nouvelles Règles CNUCED/ CCI.

وينطبق النظام الذى تنص عليه قواعد اليونكتاد أيا كانت واسطة النقل ويمتد تطبيقه حتى على النقل الأحادي الواسطة . وتعتبر هذه القواعد خطوة نحو توحيد النقل متعدد الوسائط لأن القواعد القديمة لم تكن تمتد على النقل أحادي الواسطة إلا فى حالة ما إذا أصبح النقل أحادي الواسطة بطريق الصدفة..

١٦٣- وتخصص قواعد اليونكتاد أربعة نصوص لتنظيم مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط ، فبعد أن عرفت - فى القاعدة ٤ - مدى هذه المسئولية التى تبدأ من لحظة تسلم البضائع حتى لحظة تسليمها تعالج قواعد اليونكتاد بالتوالي فى كلا من القاعدة ٥ و ٦و ٧ أساس مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط .

وتهدف قواعد اليونكتاد من وضع نظاما قانونيا للمسئولية إلى تسوية مشكلة تعدد الأنظمة القانونية فى النقل متعدد الوسائط وإلى صياغة الخطوط الأساسية لوثيقة نقل متعدد الوسائط يحكمها نظام قانوني واحد. ولهذا يجب عليها التوفيق بين مصالح طرفي عقد النقل متعدد الوسائط أى مصالح الشاحن ومصالح متعهد النقل متعدد الوسائط، فتستطيع بذلك المساهمة فى تبسيط وتوفيق وتوحيد النقل الدولي متعدد الوسائط بصفة عامة وعلاقة متعهد النقل بالشاحن بصفة خاصة.

وحتى نتأكد من أن هذه القواعد تحقق فعلاً وحدة النقل متعدد الوسائط يجب علينا أولاً دراسة القاعدة الخامسة المتعلقة بإلتزام متعهد النقل بتعويض الضرر .

المطلب الأول : " القاعدة الخامسة " الإلتزام بالتعويض

المطلب الثاني : تقييم القاعدة الخامسة

المطلب الأول

(القاعدة الخامسة)

الإلتزام بالتعويض

١٦٤- ترتكز قواعد اليونكتاد – التى كان من المفروض أن ترتكز على قواعد لاهـاي – على قواعد هامبورج (المادة الخامسة فقرة ١) وعلى إتفاقية جنيـف المتعلقـة بالنقـل الدولـى متعدد الوسائط (المادة ١٦ فقرة ١)(١). فهى تستخدم نفس الصياغة المستخدمة فى إتفاقية جنيف فتنص القاعدة الخامسة فقرة ١ على مسئولية متعهد النقل عن هلاك أو تلف البضائع أثناء وجودها فى حراسته وكذلك عن التأخير فى تسليم البضائع إلا إذا أثبت أنه وتابعيه لم يرتكبوا أى خطأ أو إهمال وأنهم قد إتخذوا كل ما كان يلزم إتخاذه من تدابير معقولة لتجنب وقوع الحادث وإتقاء نتائجه.

ومفاد ذلك أن القاعدة الخامسة تؤسس مسئولية متعهد النقل على مبدأ الخطأ المفترض بدليل أنها تتحدث عن إمكانية إعفاء متعهد النقل إذا أثبت أنه لم يتسبب فى الضرر. وتجدر الإشارة إلى أن النتائج المترتبة على مبدأ الخطأ المفترض هى ذاتها التى درسناها من قبل بمناسبة دراسة إتفاقية جنيف للنقل الدولي متعدد الوسائط(٢).

١- *E. A. CAPRIOLI, " Considération sur les nouvelles Règles CNUCED/ CCI applicables aux documents de trasnport multimodal", D.M.F. 1993, P. 209 ; BONASSIES, " les Règles de Hambourg; une avancée certaine, mais modeste", J.M.M. du 19 Mai 1988, P. 1341.*

٢- إنظر فقرة ١٥٣ وما بعد.

١٦٥- تتجلى أوجه الإختلاف بين قواعد اليونكتاد وقواعد هامبورج وإتفاقية جنيف لسنة ١٩٨٠ فيما يتعلق بالإعفاء من المسئولية. فعلى عكس هاتان الإتفاقيتان تنص قواعد اليونكتاد في القاعدة ٥ فقرة ٤ على عدد من حالات الإعفاء ولكن بالنسبة للمرحلة البحرية والنهرية فقط ، ونذكر منهما حالة الخطأ الملاحي والحريق(١).

ويتلاحظ لنا أن حالات الإعفاء أقل بكثير من حالات الإعفاء التى تنص عليها التشريعات البحرية ولكن هذا لا يمنع متعهد النقل من الإعفاء من مسئوليته إذا أثبت أنه لم يرتكب خطأ.

١٦٦- وكما هو الحال فى قواعد لاهاي/ فيزبي تتعلق حالات الإعفاء على شرط الزاميتمثل في أنه إذا وقع الضرر بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة يجب على متعهد النقل إثبات أنه بذل العناية المعقولة فى بداية الرحلة لجعل السفينة صالحة للملاحة. وهكذا يتجلى لنا فرق من الفروق الرئيسية بين قواعد اليونكتاد وبين قواعد هامبورج وإتفاقية جنيف. ففى حين أن هاتين الإتفاقتين تؤسسان مسئولية متعهد النقل على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض فقط فإن قواعد اليونكتاد تفرض على المضرور عبء الإثبات فى حالة الحريق وفى حالة الخطأ الملاحي .

فإذا كانت حالات الإعفاء المنصوص عليها فى قواعد اليونكتاد هى الفارق الرئيسي مع قواعد هامبورج وإتفاقية جنيف لسنة ١٩٨٠ فإنه يحق لنا التساؤل عن مدى نجاح قواعد اليونكتاد في تحقيق وحدة النقل متعدد الوسائط من عدمه .

١- لا تنص قواعد هامبورج ولا إتفاقية جنيف ١٩٨٠ على هاتين الحالتين للإعفاء من المسئولية ولكن تتكرهم إتفاقية بروكسل إنظر فى ذلك :

Paris 13 Oct.1986, D.M.F. 1988, P. 101, note R.A.

المطلب الثاني

تقييم القاعدة الخامسة

١٦٧- لا شك فى أن قواعد اليونكتاد تمتاز بمرونتها من حيث تطبيق نصوصها أيا كانت الصيغة وأيا كانت البيانات المدونة فى وثيقة النقل. ولكن فيما عدا هذه الميزة يعيب هذه القواعد أنها لا تعتبر هيكلا إلزاميا واجب التطبيق على الجميع فى حالة النقل الدولي متعدد الوسائط الذى يتم بواسطة وثيقة نقل واحدة ، بل على العكس فهى تترك مطلق الحرية للأطراف للإستعانة بنصوصها أو عدم الإستعانة بها.

ولكن إذا كانت هذه القواعد تمتاز بإحترامها لإرادة الأطراف إلا أنها لا تأتي بالرغم من ذلك بأى جديد ولا تشكل أى تطور فى مجال النقل متعدد الوسائط بل هى على العكس مجرد عقد من العقود الإختيارية يضاف إلى باقي العقود الموجودة فى هذا المجال لتنظيم مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط.

وبلا شك لا يمكننا إنكار أن هذه القواعد تعتبر خطوة نحو توحيد مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط على النطاق الدولي، كما أنها تعتبر تمهيداً لإرساء القواعد القانونية لإتفاقية دولية إلزامية. ولكن كل هذا لا يمنع من كونها فى الواقع العملي مجرد عقد من العقود الموجودة حالياً ومن أنها لا تأتي بأية إضافة.

ومن جهة أخرى تبتعد هذه القواعد كل البعد عن الهدف الذى وُضعت من أجله وهو توحيد النقل الدولي متعدد الوسائط. فمن خلال دراستنا للقاعدة الخامسة المتعلقة بمسئولية النقل ساورنا الشك حول ما إذا كان واضعي هذه القواعد قد أرادوا مضاعفة وتفكيك مسئولية متعهد النقل بدلاً من توحيدها. فبنص القاعدة الخامسة على حالات للإعفاء من المسئولية

خاصة بالمرحلة البحرية والنهرية فقط ضاعفت هذه القاعدة نظام مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط . فبموجب هذه القاعدة نتواجد أمام نظامين للمسئولية أحدهما يتأسس على الخطأ المفترض والآخر على المسئولية المفترضة. أما بالنسبة للخطأ المفترض فهو منصوص عليه صراحة فى القاعدة الخامسة فقرة ١ وبالنسبة للمسئولية المفترضة فهى نستنتجها من حالات الإعفاء التى إستنبطتها قواعد اليونكتاد من التشريعات البحرية التى تؤسس مسئولية الناقل على مبدأ المسئولية المفترضة.

ومن هنا يمكننا القول إذن بأن قواعد اليونكتاد قد فشلت فى تحقيق وحدة مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط ، فمن جهة يجد العميل نفسه فى مواجهة نظامين للمسئولية ومن جهة أخرى لا يعرف العميل الذى يقبل تطبيق هذه القواعد على من يقع عبء الإثبات لأن هذا الأمر يتغير بظروف الحال. فإذا كان الضرر قد وقع خلال المرحلة البحرية أو النهرية فإن عبء الإثبات يقع على عاتق الشاحن فى حالة الحريق أو الخطأ الملاحي، أما إذا وقع الضرر فى خارج مرحلتي النقل البحري أوالنهري فإن عبء الإثبات يقع على عاتق متعهد النقل حيث يجب عليه إثبات أنه وتابعيه ومن ينوب عنه لم يتسببوا فى وقوع الضرر ولا فى المساهمة فيه.

الفصل الثاني
الوضع العملي

١٦٨- لأن الأحداث تسبق دائما من يقنن لها لجأ أصحاب المهنة – بهدف سد الفراغ التشريعي – إلى تطوير عادة تجارية تجهلها القوانين الوطنية والمعاهدات الدولية . فقد قام متعهدو النقل متعدد الوسائط – مهتمين فقط بمصالحهم التجارية – بإعداد عقود نموذجية حددوا فيها الشروط المطبقة على النقل برمته وخاصة الشروط المتعلقة بمسئوليتهم عن النقل .

ولكن نظرا لتعرض مثل هذه العقود للنقد الحاد ، فإنه يتعين علينا السعي لإيجاد حلول لتوحيد النقل الدولي متعدد الوسائط من جهة ولإيجاد إطار قانوني يحقق التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل من جهة أخرى .

المبحث الأول : العقود النموذجية

المبحث الثاني : مقترحات وتوصيات

المبحث الأول
العقـود النموذجيـة

les contrats – types

١٦٩- لجأ أصحاب المهنة – بسبب الفراغ التشريعي فى مجال النقل متعدد الوسائط – إلى إبتداع عقود نموذجية تعالج فيها مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط بالإتفاق بين الأطراف. وأول هذه العقود التى إستخدمتها الشركات البحرية كانت تحتوى على شرط يتفق بموجبه الأطراف على بسط النظام القانوني البحري على جميع مراحل النقل إلا أن هذا العقد قد لاقى هجوماً شديداً من الشاحنين لأنه يراعى مصالح الناقلين على حساب مصالحهم مما أدى إلى هجره تدريجياً.

١٧٠- وبهدف إختراق النقل البحري وإفقاده لذاتيته ليتساوى مع باقي وسائط النقل عرض أصحاب المهنة نماذج أخرى من العقود النموذجية.

ففى سنة ١٩٧١ تبنى الـ *BIMCO (Baltic and internationai* *Maritime Conférence)* سند شحن نموذجي خاص بالنقل متعدد الوسائط أطلق عليه إسم " *Combiconbil* " ويعرف اليوم هذا السند الذى تم إعادة النظر فيه في يوليو سنة ١٩٧٧ بواسطة *The international shipowners Association (INSA)* بإسم "*Combidoc*" وبالمثل أصدرت غرفة التجارة الدولية *CCI (Chambre de commerce international)* فى سنة ١٩٧٣ " القواعد الموحدة بشأن وثائق النقل المشترك " التى تم مراجعتها فى سنة ١٩٧٥و ١٩٨٣و ١٩٩٢.

وتنص شروط الـ *BIMCO* والـ *CCI* على نظام آخر يسمى بالنظام " الشبكى " تطبق بموجبه على مسئولية متعهد النقل القواعد التى تحكم مرحلة النقل التى وقع خلالها الضرر .

المطلب الأول : بسط نظام مسئولية متفق عليه مسبقا على النقل برمته

المطلب الثاني : نظام المسئولية الشبكي

المطلب الأول
بسط نظام مسئولية متفق عليه مسبقا على النقل برمته

١٧١- بهدف تحقيق وحدة النقل متعدد الوسائط يقبل متعهد النقل مسبقاً وبالإتفاق مع الشاحن مسئولية معينة عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير فى تسليمها وذلك أياً كان مكان وقوع الضرر، وفى ذلك يقترح متعهد النقل على موكله بسط إحدى نظم المسئولية المعروفة على النقل بأكمله.

وهذا النظام الذى تحكمه الحرية التعاقدية بين الأطراف إعتنقته أغلب شركات النقل البحري التى تقوم بعمليات نقل متعدد الوسائط فى المحيط الشمالي. فأصدرت هذه الشركات سندات شحن دولية تحتوى على شرط

يفترض بموجبه – فى حالة عدم التمكن من تحديد مكان الضرر – أن الضرر وقع فى المرحلة البحرية. وأكثر هذه السندات شهرة هو سند الشحن الذى أصدرته (*Atlantic Container Line*) *ACL* ، وينص هذا السند على أنه عند إستحالة تعيين مكان الضرر فإنه يفترض أن الضرر قد وقع فى المرحلة البحرية ؛ وتتطبق بذلك إتفاقية بروكسل خارج حدود تطبيقها لتحكم جميع مراحل النقل البرية والسكك الحديدية والجوية التى تسبق أو تلى المرحلة البحرية.

وقد إعتنق بعض الناقلين البريين هذا النظام فأدرجوا فى وثائق النقل شرط يفترض بموجبه أنه عند إستحالة تعيين مكان الضرر ، فإنه يفترض أن الضرر قد وقع فى مرحلة النقل البري[1] وهذا هو حال بعض الوثائق التى حررها الـ *NVOCC*[2] *(Non Vessel Oweing Carriers)*.

١٧٢– ولهذا النظام مساوئ عديدة : فهو أولاً يراعي مصالح متعهدي النقل أكثر من أى شئ آخر لأن مسئولية الناقل البحري هى أقل المسئوليات شدة بسبب تعدد أسباب الإعفاء من المسئولية وبسبب حدود المسئولية المنخفضة التى تنص عليها النصوص البحرية. كما يؤدى أيضاً هذا النظام إلى قلب الأوضاع بالنسبة لحسابات مبلغ التعويض عن الضرر. فعندما يتفق الأطراف مثلاً على بسط نظام المسئولية الذى تنص عليه الإتفاقية الخاصة بالنقل البري على النقل برمته فإن ذلك فيه ظلم لمتعهد النقل بسبب إمكانية حدوث تفاوت بين مبلغ التعويض الذى يجب أن يدفعه متعهد النقل لموكله والمبلغ الذى سيسترده من الناقل البحري

١– *K. CRÖNFORS, " Transports Combinés et principes de responsabilité", Cité par L. PEYREFITTE, " le régime juridique des transports combinés des marchandises", préc. P. 646.*

٢– *CORBIER, Th. Préc. P. 583, A. CHAO , " N.V.O.C.C. A la recherche d'une identité", B.T. 1993, P. 320.*

المسئول عن الضرر، حيث أن قيمة التعويض الذى تحدده الإتفاقية الخاصة بالنقل البري مرتفعة عن قيمة التعويض الذى تنص عليه إتفاقية بروكسل. وفى المقابل إذا وقع الضرر خلال المرحلة الجوية أو السكك الحديدية فإن قيمة التعويض الذى يدفعه متعهد النقل لشاحن طبقاً للإتفاقية الخاصة بالنقل البري أقل من قيمة التعويض التى تنص عليها إتفاقية وارسو أو الإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، ومتعهد النقل لن يستطيع مطالبة الناقل بأكثر مما دفعه للشاحن وبذلك سيدفع الناقل مبلغ تعويض أقل من المبلغ الذى كان يجب أن يدفعه.

وأخيراً نعيب على هذا النظام انه يربط نظام المسئولية الواجب التطبيق بالصفة القانونية للناقل المتعاقد ، بمعنى أنه إذا كان النقل متعدد الوسائط بر / بحر فإن النظام القانوني الذى سيحكمه سيكون إما القواعد الخاصة بالنقل البري أو البحري حسب ما إذا كان الشاحن قد تعاقد مع ناقل بري أو بحري.

ولتفادي كل هذه العيوب لجأ أصحاب المهنة إلى إصدار نموذج آخر من العقود ينص على نظام مسئولية " شبكى " .

المطلب الثاني
نظام المسئولية الشبكي.

Système réseau

١٧٣- تفرق وثيقة النقل التى تنص على نظام مسئولية شبكي بين حالة ما إذا تم تعيين مكان وقوع الضرر وبين حالة ما إذا لم يتم تعيين مكانه حيث تختلف القواعد المطبقة فى هذه الحالة عن تلك .

الفرع الأول : حالة التمكن من تعيين مكان الضرر

الفرع الثاني : حالة عدم التمكن من تعيين مكان الضرر

الفرع الأول

حالة التمكن من تعيين مكان الضرر

١٧٤- ينص سند الشحن الذى أصدرته الإتحادات الدولية الكبرى على أنه إذا تم تعيين مكان الضرر فإن مسئولية متعهد النقل تخضع للقوانين والإتفاقيات الدولية التى تحكم المرحلة التى وقع الضرر خلالها. إلا أنه وقبل التوصل لهذا النوع من سندات الشحن مرت بعض سندات الشحن بعدة مراحل : فسند الشحن *(Overseas Containers Limited) OCL* ينص على أنه " إذا تم إثبات أن الهلاك أو التلف قد حدث بسبب الشحن أو بسبب نقل البضائع بواسطة وكيل أو مقاول من الباطن فإن متعهد النقل يكون مسئولاً بقدر قيمة التعويض الذى سيسترده من الوكيل أو من المقاول من الباطن عن هلاك أو تلف البضائع ". أما بالنسبة لسند الشحن *(ACL (Atlantic Container Line* فيه ينص على أنه إذا وقع الضرر قبل أو بعد المرحلة البحرية " فإن مسئولية ACL هى التى تحكم النقل:

١- إذا تم نقل البضائع بطريق البر في ظل الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر بتاريخ ١٩ مايو سنة ١٩٥٦ *Convention relative au transport international de marchandises par route CMR*

٢- وإذا تم نقل البضائع بالسكك الحديدية في ظل إتفاقية برن الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق السكك الحديدية بتاريخ ٢٥ فبراير سنة ١٩٦١ *Convention relative au transport international de marchandises par chemin de fer CIM*.

٣- وإذا تم نقل البضائع بطريق الجو في ظل إتفاقية وارسو بتاريخ ١٩ أكتوبر سنة ١٩٢٩ المعدلة ببروتوكول لاهاى بتاريخ ٢٨ سبتمبر سنة ١٩٥٥ " .

وطبقاً لسند الشحن *ACL* تطبق مسئولية متعهد النقل كما لو كان الشاحن قد أبرم مع متعهد النقل عقد مستقل خاص بالجزء المعني من النقل : أى أن تطبيق القوانين والإتفاقيات الدولية يتم بطريق الإتفاق. ولكن قد يحدث أن يكون القانون أو الإتفاقية التى إتفق الأطراف على تطبيقها غير واجبة التطبيق ، فمثلاً الإتفاقية الخاصة بالنقل بطريق السكك الحديدية لا تنطبق على الناقل بالسكك الحديدية الداخلية فى فرنسا ويعني ذلك أن إتفاق الأطراف على تطبيق قانون أو إتفاقية دولية معينة قد يصطدم أحياناً بالقوانين الوطنية التى تعتبر من النظام العام. وقد يؤدى أحياناً إلى تفاوت بين قيمة التعويض الذي دفعه متعهد النقل وبين قيمة التعويض التى يستردها من الناقل.

١٧٥- ويلاحظ أنه ليس للعقود النموذجية التى تصدرها المؤسسات والإتحادات الكبرى (*ANZECS, SAECS, CAROL, SCANDUTCH*) نفس مساوئ سند الشحن*ACL* . فهى تنص فى حالة تعيين مكان الضرر على نظام للمسئولية يرتكز على المبادئ الثلاثة الآتية :

١- تحكم مسئولية متعهد النقل نصوص كل إتفاقية دولية أو قانون وطني لا يمكن مخالفتها والتى كانت ستطبق إذا لم يبرم الطالب - بالنسبة لمرحلة النقل التى وقع فيها الضرر - عقد مستقل مع متعهد النقل لتطبيق هذا القانون أو هذه الإتفاقية.

٢- لا يمكن تطبيق الإتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية بطريق الإتفاق إلا إذا لـــم يكن هناك نص من النظام العام واجب التطبيق.

٣-عندما لا يكون هناك نص من النظام العام واجب التطبيق وعندما لا ينص العقد على تطبيق نصوص أخرى فإن مسئولية متعهد النقل تكون المسئولية المنصوص عليها فى النظام الموحد المعد خصيصاً للضرر الذى لم يتم تعيين مكان وقوعه.

١٧٦- ولقد حقق النظام الذى تطبقه الـــ*CCI*، والـــ *FIATA* والـــ *BIMCO* حداً أقصى من الدقة القانونية، فهو يحترم النصوص المتعلقة بالنظام العام ويسمح لمتعهد النقل- عندما يكون الضرر منسوب إلى أحد المتدخلين فى عملية النقل- بألا يكون مسئولاً عن الضرر أكثر أو أقل من المتسبب فى الضرر نفسه.

ومع ذلك وبالرغم من هذه المميزات إلا أن صياغة إثنين من هذه العقود النموذجية *Le combidoc de la BIMCO et le connaissement FBL de la FIATA* قد تعرضا للنقد الشديد. فقد عاب البعض عليهما بأن القواعد الخاصة بالمسئولية التى تنص عليها هذه العقود فى حالة ما إذا تم تعيين مكان الضرر لا تنص بصورة آمرة على أن هذه المسئولية يتم تطبيقها وفقاً للنصوص الآمرة للتشريعات الوطنية والدولية ولكن تنص هذه العقود على أن متعهد النقل وأو الطالب " يكون لهم الحق فى إشتراط أن يتم تعيين مسئولية متعهد النقل بواسطة .. " وهذا يعني أن تطبيق القوانين الوطنية أو الإتفاقيات الدولية ليست إلا حق إختياري للأطراف. وبناء عليه فإنه يمكننا القول أن هذا الشرط متناقض وليس له أية منفعة لأنه على أى حال لا يستطيع الأطراف الإفلات من تطبيق نص تشريعي

واجب التطبيق. وهذا هو ما إستفاد منه الـ*BIMCO* والـ *FIATA* لأنهم قاموا بحذف هذه الصياغة عند تعديل سند الشحن فى سنة ١٦٧٧و ١٩٧٨. وفضلاً عن ذلك أكد البعض أن نظام المسئولية الشبكي لا يحقق وحدة النقل متعدد الوسائط(١) لأنه يغير من شروط تطبيق مسئولية متعهد النقل حسب المكان الذى تم تعيين وقوع الضرر فيه ، وأضافوا أن هذا النظام معقد ولا يتناسب مع المتطلبات التجارية لأن الشاحن لا يعرف مسبقاً ما هى مسئولية متعهد النقل(٢).

الفرع الثاني
حالة عدم التمكن
من تعيين مكان الضرر

١٧٧- إذا إستحالت معرفة مكان وقوع الضرر فإن مسئولية متعهد النقل يحكمها نظام خاص يتفق عليه الأطراف مسبقا، وهذا هو ما قامت به العديد من الهيئات الدولية، على سبيل المثال القواعد الموحدة التى أصدرتها الـ *CCI* والـ *FIATA* والـ *BIMCO*.

وتنص وثائق النقل التى أصدرتها هذه الهيئات على مسئولية متعهد النقل منذ إستلامه البضائع وحتى تسليمه إياها للمرسل إليه وتعتبر مسئوليته مفترضة فى كل مرة يعجز فيها عن تحديد مكان وقوع الضرر.
وحتى يتحرر من مسئوليته يستطيع متعهد النقل الدفع بأسباب الإعفاء من المسئولية التى تنص عليها وثيقة النقل وهى خطأ أو إهمال الشاحن أو

١- *G. TANTIN, art, Préc, P. 376.*

٢- *J. PUTZEYS, " le régime juidipue du transport combiné dans la perspective d'une convention internationale: " le problème de la reponsabilité", Exposé au colloque de L'IDIT, Rouen octobre 1972, P. 75.*

المرسل إليه والنتائج المترتبة على الإضراب أو أى عرقلة للعمل والتى لم يستطع متعهد النقل منعها بالرغم من بذله العناية الكافية. ويضاف إلى ذلك أى سبب أو حدث أجنبي على الناقل أو العيب فى تغلفة البضائع أو فى ترقيمها أو فى شحن البضائع أو فى رصها أو فى تفـريغها الذى تم بواسطة الشاحن أو المرسل إليه أو أى شخص يعمـل لحسابهم وأخيرا العيب الذاتي فى البضائع.

وهذا هو على سبيل المثال الشرط الخاص بالمسئولية فى وثيقة نقل متعدد الوسائط يستخدمها صاحب سفينة فرنسي:

" إذا كان النقل متعدد الوسائط فإن الناقل يتعهد بأداء النقل باسمه الشخصي من مكان الاستلام وحتى مكان التسليم . وهو غير مسئول عن هلاك أو تلف البضائع أثناء النقل إلا بمراعاة النصوص الآتية :-

١- عندما تكون مرحلة النقل التى وقع خلالها الضرر على البضائع وت هذه الأضرار قد نتجت عن :

- فعل أو إهمال التاجر.
- عيب فى التغلفة أو فى الترقيم.
- شحن البضائع أو رصها أو تفريغها بواسطة التاجر أو باسمه.
- عيب ذاتي فى البضائع.
- الإضراب أو أى عرقلة للعمل أيا كان سببها.
- حدث نووي.
- إحترام تعليمات كل صاحب حق على البضائع.

ويقع عبء إثبات أن هلاك أو تلف البضائع كان سببه إحدى أو عدة أسباب من المذكورة أعلاه على عاتق النقل.

ولا يتعدى الحد الأقصى للتعويض ٢ وحدة حسابية عن الكيلو من الوزن الإجمالي للبضائع التالفة أو الهالكة إلا إذا كان قد تم الإتفاق على عكس ذلك.

٢-وعند معرفة المرحلة التى وقع الضرر خلالها تخضع مسئولية الناقل إلى نصوص أى إتفاقية دولية أو قانون وطني واجب التطبيق إذا كان التاجر قد تعاقد مباشرة بعقد منفصل مع الناقل الذى نفذ مرحلة النقل التى وقع خلالها الضرر " .

١٧٨- وعلى عكس النظام الذى يقضى ببسط القوانين البحرية على النقل بأكمله يعتبر النظام الشبكي قاس بالنسبة لمتعهدي النقل لأن هناك سلسلة من حالات الإعفاء من المسئولية لا يستطيع متعهد النقل الإستفادة منها مثل الخطأ الملاحي أو الحريق ومحاولة الإنقاذ ، وهذا شئ طبيعي لأننا لا نعلم مسبقاً فى أى مرحلة من مراحل النقل سوف يقع الضرر. هذا بالإضافة إلى أنه يعيب هذا النظام أنه مكتوب بأحرف صغيرة فى ظهر سند الشحن متعدد الوسائط مما يدعونا للشك فى أن الشاحن يتمكن من فهم إلتزامات متعهد النقل بصورة واضحة.

ومما سبق يمكننا إذن إستنتاج أن كل محاولات أصحاب المهنة لم تنجح فى تحقيق الوحدة الفعلية لمسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط الأمر الذى يدعونا إلى محاولة إيجاد نظام قانوني موحد لهذا النوع من النقل .

المبحث الثاني

مقترحات وتوصيات

١٧٩- يرجع السبب في فشل المحاولات التشريعية والمحاولات التي قام بها أصحاب المهنة إلى عدم نجاحهم في تحقيق الوحدة المنشودة للنقل

الدولي متعدد الوسائط وإلى غياب الصفة الإلزامية لقواعد اليونكتاد وللعقود التي أعدت لهذا الغرض . وترى أن كلا من هذه الأسباب مرتبط بالآخر فوحدة النقل لاتتحقق إلا على أساس نص قانوني دولي ملزم ومعروف من الكافة . والنص الوحيد الموجود في هذا المجال وهو نص إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠ لا تتوافر فيه المقومات – في وضعه الحالي – التب تسمح له بالدخول حيز النفاذ . فهو يحتاج – حتى يتم التصديق عليه – إلى تكييف نصوصه مع متطلبات النقل الدولي متعدد الوسائط المعاصر وخاصة النقل بالحاويات ، وبمعنى آخر تحتاج نصوص هذه الإتفاقية إلى التعديل لمواكبة التطور الذي حدث في هذا المجال .

١٨٠- وقد أدرك الوكلاء بالعمولة للنقل[1] في فرنسا أنه يجب – إرضاء لعملائهم – تطوير خدماتهم لمواكبة التطور المذهل الذي حدث في مجال النقل متعدد الوسائط ، فقاموا بتعديل العقود التقليدية للوكالة بالعمولة للنقل من أجل تقديم خدمات تتناسب مع تطور المهنة ومن أجل تحقيق الوحدة المنشودة بهذا النوع من النقـــل .

المطلب الأول : تعديل نصوص إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط

المطلب الثاني : تطوير عقد الوكالة بالعمولة للنقل

١- وهم كما سبق الإشارة ذاتهم القائمين بدور متعهدي النقل متعدد الوسائط ، إنظر فقرة ١٤٦.

المطلب الأول

تعديل نصوص إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط

١٨١- لم تدخل بعد إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولى متعدد الوسائط حيز النفاذ وهى — فى تقديرنا — ليست مهيأة لذلك فى حالتها الراهنة.

وبما أننا قد سبق وأوضحنا الأسباب التى أدت إلى فشل هذه الإتفاقية[١] يبقى لنا الآن محاولة عرض الحلول التى إذا إتبعناها سوف تساعد — فى تقديرنا — على حصول هذه الإتفاقية على عدد أكبر من الأصوات. وفى هذا الصدد نقترح تعديل نظام مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط ليوازى نظام المسئولية الخاص بالوكيل بالعمولة للنقل فى مصر وفرنسا لأنه — فى تقديرنا — مناسب جداً لتحقيق وحدة النقل متعدد الوسائط[٢].

إلا أن إعتناق هذا النظام يتطلب فى آن واحد تعديل الأساس القانونى لهذه المسئولية وإدخال بعض التعديلات على نظام المسئولية نفسه .

الفرع الأول : الأساس القانوني للمسئولية

الفرع الثاني : نظام المسئولية

٢- إنظر فقرة ١٦٠ وما بعد.

٣- ولكن فى حدود إنظر فقرة ١٨٩ وما بعد .

الفرع الأول
الأساس القانونى للمسئولية

le fondement de la reponsabilité

١٨٢- كان من المفروض أن تكون مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط هى ذاتها مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل الذى تعرفه كلا من مصر و فرنسا[١]. ولكن بالرغم من تطابق الدور الذى يقوم به متعهد النقل متعدد الوسائط والوكيل بالعمولة للنقل إلا أن الأساس القانونى لمسئولية كلاً منهما يختلف عن الآخر. ففى حين أن نظام مسئولية متعهد النقل أساسه الخطأ المفترض نجد أن أساس مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل هى المسئولية المفترضة. وفى حين أن الوكيل بالعمولة للنقل لا يستطيع الإعفاء من المسئولية إلا بإثبات حالة من حالات الإعفاء القانونية، نجد أن متعهد النقل يمكنه التخلص من المسئولية إذا أثبت فقط أنه إتخذ كل التدابير المعقولة التى يستلزمها النقل.

ولتفادى المساوئ العديدة لنظام المسئولية المبنى على الخطأ المفترض[٢] نرى أنه من الأفضل أن يتحمل متعهد النقل مسئولية مماثلة لمسئولية الوكيل بالعمولة للنقل. بمعنى آخر يجب أن تتحول المسئولية المبنية على الخطأ المفترض إلى مسئولية مفترضة .

١٨٣- وإذا إستطعنا إثبات كفاءة هذا النظام (المسئولية المفترضة) سينتج عن ذلك عدم إعفاء متعهد النقل من المسئولية إلا فى حالات القوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب الذاتى فى البضائع. ولكن يثار التساؤل حول كفاية هذه الحالات بالنسبة لمتعهد النقل خاصة إذا كان النقل ذو طبيعة

١- إنظر مؤلفنا " الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل " ، المرجع السابق .

٢- إنظر فقرة ١٥٣ وما بعد .

خاصة كالنقل بالحاويات المبردة ؛ يبدو أن هذا النقل يحتاج لنصوص خاصة تتناسب مع طبيعته .

أولا : المسئولية المفترضة

la présomption de responsabilité

١٨٤- بادئ ذى بدء يجب أن نوضح أن الأسباب التى دفعت المشرع الدولى إلى تأسيس مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط على فكرة الخطأ المفترض، يكمن فى الإستخدام المتكرر للحاويات فى هذا النوع من النقل. ففى ظل نظام المسئولية المفترضة لن يستطيع متعهد النقل الإعفاء من مسئوليته إلا إذا إستطاع إثبات سبب الضرر أو بمعنى آخر سيبقى مسئولاً إذا ظل سبب الضرر غير معروف[١]. ولكن ــ كما أوضحنا من قبل ــ فى مجال النقل بالحاويات غالباً ما يظل هذا السبب مجهولاً ، الأمر الذى يعنى أنه إذا أسسنا مسئولية متعهد النقل على فكرة المسئولية المفترضة فإننا بذلك ــ من وجهة نظر المشرع الدولى ــ نحكم على متعهد النقل بتحمل المسئولية بصورة نهائية.

ولكن بالرغم من منطقية هذا التفكير إلا أنه قابل للمناقشة. فهو لا يأخذ فى عين الإعتبار إلا جانباً واحداً من واقع المشكلة. صحيح أن النقل متعدد الوسائط بالحاويات هو الغالب اليوم وصحيح أن إثبات مكان وقوع الضرر فى هذا النوع من النقل صعب للغاية بل أنه مستحيل فى أغلب الأحيان، إلا أننا بالرغم من ذلك لا يجب أن نغفل أن هذا النوع من النقل مصحوب دائماً بتحفظ *Said to contain*[٢] الذى يصرح بموجبه متعهد النقل أنه لم يراجع مضمون الحاوية. وسوف نوضح في الصفحات التالية

١- إنظر فقرة ٢٥٣ وما بعد .

٢- إنظر فقرة ٢٦٣ وما بعد.

عند الحديث عن التعويض أن الإعتراف بصحة هذا التحفظ يترتب عليه إنقلاب عبء الإثبات فى حالة الضرر[1]. وبذلك فإن مسئولية متعهد النقل لا تنعقد بصورة تلقائية بمجرد إصابة البضائع بضرر، بل يجب أولاً أن يثبت الشاحن صحة البيانات المدونة فى وثيقة النقل. فإذا طبقنا مبدأ الخطأ المفترض فإن ذلك سوف يعنى فى أغلب الأحوال إعفاء متعهد النقل من مسئولية مخففة بالقدر الكافى (بسبب إنقلاب عبء الإثبات الناتج عن وجود تحفظ *Said to contain*) . فإذا كان الأمر كذلك فنحن نرى أنه يجب ـ حماية لمصالح الشاحن ـ تطبيق مبدأ المسئولية المفترضة على ألا يتم تطبيق هذا المبدأ إلا من اللحظة التى يثبت فيها الشاحن صحة البيانات الموجودة فى وثيقة النقل.

١٨٥- ويبدو لنا أن تطبيق نظام المسئولية المفترضة ـ الذى إعتاد عليه كلاً من الشاحنين وأصحاب المهنة ـ على النقل متعدد الوسائط واقعى ومنطقى. فهو واقعى لأنه يأخذ فى عين الإعتبار ما يطبق عملاً فى هذا النوع من النقل، وبمعنى آخر فهو يقيم وزناً لإستعمال تحفظ *Said to contain* والآثار التى تترب عليه (إنقلاب عبء الإثبات). وهو منطقى لأنه إذا تمكن الشاحن من إثبات صحة البيانات المدونة فى وثيقة النقل فإن ذلك يعنى إفتراض أن متعهد النقل قد تسلم البضائع فى الحالة المبينة فى وثيقة النقل، أى أن وضعه سيكون هو نفسه وضع الشخص الذى راجع فعلاً مضمون الحاوية. وبالتالى فإننا نرى أنه ليس هناك ما يستدعى تخفيف مسئولية متعهد النقل بتأسيسها على فكرة الخطأ المفترض.

وحتى نتفهم الأمر يكفينا أن نتخيل وضع الشاحن (دائماً فى حالة وجود تحفظ *Said to contain*) فى ظل نظام للمسئولية أساسه الخطأ المفترض.

١- إنظر فقرة ٢٦٣ وما بعد .

ففى حالة وجود التحفظ سيجد الشاحن نفسه مضطراً لإثبات شيئين بدلاً من شئ واحد، فيجب عليه من جهة أن يثبت صحة البيانات الموجودة فى وثيقة النقل ومن جهة أخرى أن يثبت أن المعقولة التي يدعي متعهد النقل أنه أخذها ، التدابير لم يتم إتخاذها ؛ وبذلك سوف تستقر علاقة قوة بين الشاحن ومتعهد النقل يكون فيها الشاحن الطرف الضعيف. ففى حين أن متعهد النقل ــ الذى قام بتنظيم عملية النقل بأكملها ــ سوف يعفى من المسئولية إذا أثبت أنه إتخذ كل التدابير المعقولة التى يستلزمها النقل، سوف نجد أن الشاحن ــ الذى يجهل ما تم فى النقل ــ مجبر على إثبات صحة البيانات المتعلقة بالبضائع من جهة وعدم إتخاذ متعهد النقل التدابير التى يستلزمها النقل من جهة أخرى.

١٨٦- وعلى العكس إذا أخذنا بمبدأ المسئولية المفترضة فسوف تتلاشى ــ فى تقديرنا ــ علاقة القوة بين طرفى العقد لتفسح المجال لعلاقات متوازنة بين أطراف العقد. فمتعهد النقل لن يستطيع الإفلات من مسئوليته بمجرد إثباته إتخاذ التدابير اللازمة للنقل متعدد الوسائط لأن مسئوليته عن أفعاله الخاصة وعن أفعال تابعيه تفترض بمجرد وقوع الضرر، ويجب عليه للتخلص من المسئولية إثبات القوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب الذاتى فى البضائع. وهذا الأمر شئ إعتيادى بالنسبة له لأنه بصفته وكيلاً بالعمولة للنقل تفترض فيه المسئولية. أما بالنسبة للشاحن فهو لن يتواجد فى وضع الطرف الضعيف كما هو الحال فى ظل مبدأ الخطأ المفترض لأن عبء الإثبات الذى يقع على عاتقه أى إثبات صحة البيانات الموجودة فى وثيقة النقل سيقوم به الخبير الذى يعاين البضائع المضرورة[1].

١- إنظر فقرة ٢٦٦ .

وهكذا إذا أخذنا تحفظ *said to contain* فى عين الإعتبار يبدو لنا أنه من الأنسب أن تترك فكرة الخطأ المفترض مكانها لفكرة المسئولية المفترضة التى إعتاد عليها كلاً من الشاحنين ومتعهدى النقل والتى توازن العلاقات بين أطراف عقد النقل متعدد الوسائط. فإذا كان هذا هو الحل المناسب فى حالة النقل متعدد الوسائط بالحاويات يبقى لنا معرفة ما إذا كان هذا الحل يتناسب مع النقل ذو الطبيعة الخاصة كالنقل بالمبردات مثلاً.

ثانيا : النقل ذو الطبيعة الخاصة: النقل بالحاويات المبردة

Transports particuliers: Le transports sous température dirigée

١٨٧- قد يبدو مبدأ المسئولية المفترضة غير متناسب مع هذا النوع من النقل وذلك لأن حالات الإعفاء التى ينص عليها هذا المبدأ ليست كافية لتخلص متعهد النقل من الأضرار الناشئة عن المخاطر التى يتعرض لها النقل بالحاويات المبردة . وقد يبدو مبدأ الخطأ المفترض أنسب مع هذا النوع من النقل لأن متعهد النقل سوف يتمكن من الإعفاء من المسئولية إذا أثبت أنه قد إتخذ التدابير اللازمة. إلا أننا إذا تحققنا الأمر سوف نجد أن هذا الرأى غير صحيح، فقد لاحظنا فى دراستنا للنقل بالمبردات[١] أن متعهد النقل يبقى فى الغالب مسئولاً عن الضرر بسبب صعوبة إثبات إتخاذه للتدابير اللازمة من جهة وبسبب قسوة القضاة فى تفسير هذه التدابير من جهة أخرى.

ونرى أنه من الأنسب - لحماية متعهد النقل من هذه الأمور - تطبيق مبدأ المسئولية المفترضة، فحتى يتحرر متعهد النقل من المسئولية فهو لن

١- إنظر في ذلك مؤلفنا " التنظيم القانوني لمسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط " منشأة المعارف ٢٠٠٤ فقرة ٥٤ وما بعد .

يكون ملزماً بإثبات أنه قد إتخذ كل التدابير اللازمة بل ملزم فقط بإثبات حالة من حالات الإعفاء القانونية ، وهذا هو ما يطبق فعلاً فى الواقع حيث يرفض القضاة فى أغلب الأحيان أى إثبات لإتخاذ متعهد النقل للتدابير اللازمة(١).

١٨٨- ومع ذلك نرى أن حالات الإعفاء القانونية لا تكفى وحدها لتحقيق العدالة بالنسبة لمتعهد النقل ، خاصة فى حالة النقل بالحاويات المبردة الذى يضع على عاتق متعهد النقل إلتزامات ذات طابع خاص كالتحقق من الحالة الظاهرة للبضائع ولتغلفتها ومن الحالة الظاهرة للشحنة ورصها وإحترام تعليمات الشاحن وعلى وجه الخصوص إتخاذ التدابير الخاصة بإختيار وعناية وإستخدام تجهيزات وسيلة النقل(٢). ويؤدى الإخلال بهذه الإلتزامات إلى مسئولية مشددة نرى أنها تستحق التخفيف من خلال النص على حالات خاصة للإعفاء من المسئولية تتلائم مع هذا النوع من النقل. ونرى أنه يجب تعداد هذه الحالات الخاصة فى إتفاقية جنيف بعد تعديلها بحيث يعلم متعهد النقل مسبقاً عند إنعقاد مسئوليته ما هى الحالات المطلوب منه إثباتها للإعفاء من المسئولية.

وتنص الإتفاقية الخاصة بنقل البضائع بطريق البر *CMR* على سلسلة من حالات المخاطر الخاصة من الممكن الإستعانة بها عند تعديل نصوص إتفاقية جنيف وهى على سبيل المثال الشاحنة أو القاطرة المكشوفة والعيب فى التغلفة أو فى الشحن الذى يقوم به الشاحن والطبيعة الخاصة ببعض البضائع الخ.

١- إنظر فى هذه الإثباتات مؤلفنا " التنظيم القانوني لمسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط " ، المرجع السابق ، فقرة ٧٣ .

٢- لمزيد من التفاصيل انظر مؤلفنا " التنظيم القانوني لمسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط " ، المرجع السابق ، فقرة ٦٤ وما بعد.

وحتى يستفيد متعهد النقل من هذه المخاطر الخاصة يكفيه الدفع بها مباشرة[1] كما هو الحال بالنسبة لحالات الإعفاء القانونية. وهكذا سيجد متعهد النقل أمامه بالإضافة إلي حالة القوة القاهرة وخطأ الشاحن والعيب الذاتى فى البضائع عدداً معيناً من حالات الإعفاء الخاصة تنص عليه إتفاقية جنيف صراحة.

الفرع الثانى
نظام المسئولية

Régime de responsabilité

١٨٩- يتضمن نص الإتفاقية الحالى نظاماً للمسئولية مختلط يفرق بين الحالة التى يتم فيها تعيين مكان الضرر والحالة التى لا يتم فيها تعيين مكانه[2]. ونظراً لأن هذا النظام لا يحقق الوحدة المنشودة للمسئولية[3] ، نرى أنه من الأفضل إستبعاده ليحل محله "نظام المسئولية المستقل" .

١٩٠- وبعد الإنتهاء من عرض هذا النظام المستقل يجب علينا إيجاد حل لمشكلة جوهرية فى الحياة العملية وهى تتعلق بإدراج إتفاقية جنيف فى السياق التشريعى الحالى. وفى هذا الصدد يثار السؤال التالى: هل ستتلائم إتفاقية جنيف مع باقى الإتفاقيات المتعلقة بالنقل أم أنها من الممكن أن تصطدم مع النصوص المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط التى تحتويها هذه الإتفاقيات؟

١- وفقاً للـ C.M.R. إثبات إتخاذ التدابير اللازمة إلزامى حتى يستطيع الناقل الإستفادة من حالات الإعفاء الخاصة. هذا النظام الذى يطبقه القضاء على متعهد النقل يؤدى دائماً إلى مسئولية هذا الأخير بسبب صعوبة هذا الإثبات.

٢- إنظر فقرة ١٥٩ .

٣- إنظر فقرة ١٦٠ .

أولا : نظام المسئولية المستقل

Responsabilité autonome

١٩١- يقدم لنا نظام المسئولية الخاص بالوكيل بالعمولة للنقل جميع الحلول لوضع نظام موحد لمسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط. ومع ذلك هناك بعض الأمور التى يجب إستبعادها من هذا النظام حتى تتحقق الوحدة الفعلية للنقل. وتتلخص هذه الأمور فى نقطتين: الأولى متعلقة بالإمكانية المتاحة للوكيل بالعمولة للنقل لتحديد المسئولية أو الإفلات منها بطريق الإتفاق فى حالة التأخير[1]. والثانية تتعلق بالقاعدة التى بموجبها لا يجب أن تتعدى مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل حدود مسئولية الناقل المتسبب فى الضرر .

فبالنسبة للإمكانية المتاحة للوكيل بالعمولة للنقل لتحديد مسئوليته أو الإفلات منها فى حالة التأخير فهى لها مساوئ جسيمة لأن شرط الإعفاء من المسئولية يفقد الشاحن الأمان الذى ينشده من لجوءه لخدمات الوكيل بالعمولة للنقل (متعهد النقل متعدد الوسائط فى النقل متعدد الوسائط). فالإعتراف لمتعهد النقل بإمكانية الإستفادة من هذا الشرط سوف يساهم فى خلق عدم توازن في علاقة الشاحن بمتعهد النقل. أما بالنسبة للقاعدة التى تتحدد بموجبها مسئولية متعهد النقل وفقاً لحدود مسئولية الناقل المتسبب فى الضرر فهى سوف تؤدى إلى حيرة الشاحن لأنه لن يعرف منذ البداية ما هى قيمة التعويض التى سيتقاضاها إذا أصاب بضائعه ضرر ما.

ولتفادى هذه الأمور التى تحول دون الوحدة الحقيقية لمسئولية متعهد النقل يتعين على المشرع الدولى عند تعديله لنصوص إتفاقية جنيف أن يحرم من جهة متعهد النقل من حقه فى إدراج شروط الإعفاء من المسئولية أو

١- إنظر فقرة ٢٨١ .

الشروط المحددة لها، ومن جهة أخرى من الربط بين مسئوليته ومسئولية الناقل المتسبب فى الضرر. وفى هذا الصدد يجب أن يجعل المشرع الإعلان عن القيمة الإجمالية للبضائع إجبارى، وبذلك سيتعهد متعهد النقل بتحمل مسئولية النقل برمته بدون أن يحق له الإعفاء من المسئولية أو تحديدها بشروط إتفاقية.

أما بالنسبة للتعويض فى حالة هلاك أو تلف البضائع فيجب أن يتم حساب مبلغ التعويض على أساس القيمة الإجمالية للبضائع فى حالة الهلاك وعلى أساس القيمة العينية للبضائع التالفة فى حالة التلف. وبذلك ستكون مسئولية متعهد النقل مسئولية كاملة على أساس القيمة العينية للبضائع المنقولة وذلك أياً كان مكان وقوع الضرر وبدون أن يكون ضرورياً البحث عن واسطة النقل المستخدمة.

١٩٢- وحتى لا يواجه متعهد النقل مشكلة التحقق من هوية المتسبب فى الضرر نقترح توزيع المخاطر بين كل المساهمين فى عملية النقل[١]. بحيث أنه عند وقوع الضرر لن يكون هناك داعى للبحث عن المسئول الفعلى عن الضرر لأن مبلغ التعويض سيتم توزيعه على جميع المتدخلين فى

١- هذا ما نص عليه المشرع التجاري في حالة النقل بالتعاقب بموجب وثيقة نقل واحدة ، حيث نص في المادة ٢٥٢ منه على أنه : "١- إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسئولا بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده ويقع باطلا كل شرط على خلاف ذلك . ٢- وإذا دفع أحد الناقلين المتعاقدين التعويض أو طولب به رسميا كان له الرجوع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجرة النقل ، وتوزع حصة المعسر منم على الآخرين بالنسبة ذاتها . ويعفى من الإشتراك في تحمل المسئولية الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في الجزء الخاص به من النقل ". وكما هو واضح من النص قد قصر المشرع التجاري توزيع المسئولية على الناقلين فقط دون باقي المساهمين في النقل وهو ما نبغي تفاديه في إتفاقية جنيف .

عملية النقل. وللتأكد من مساهمة الجميع فى التعويض يجب أن يتم النص على ذلك فى إتفاقية دولية إلزامية. وهذا الحل فيه إنصاف للشاحنين ولجميع المتدخلين في عملية النقل : الشاحنين لأنهم سينالون التعويض عن القيمة الحقيقية للبضائع ، ولباقي المتدخلين في النقل لأن مبلغ التعويض سيوزع بينهم جميعاً لأنهم جميعاً لم يتمكنوا من مراجعة الحاوية وبالتالى يجب معاملتهم بالمثل.

١٩٣- وبالطبع لن يتعدى " توزيع المخاطر" على مبدأ مسئولية متعهد النقل عن أفعال الغير، وذلك لأن متعهد النقل سيبقى الشخص الوحيد فى مواجهة الشاحن الذى من حقه أن يرجع عليه وحده فى حالة الضرر. ونظراً لأنه مسئول عن أفعال الغير فهو ملزم بتعويض الشاحن أولاً قبل أن يرجع على المتسبب الحقيقي فى الضرر، أى أن تنفيذ مبدأ "توزيع المخاطر" لن يبدأ إلا عند رجوع متعهد النقل على المتسبب فى الضرر ليسترد حصتهم فى المخاطر ويتحمل هو حصته فيها. وبمعنى آخر يلتزم متعهد النقل بتعويض الشاحن كلية قبل رجوعه على باقى الناقلين لإسترداد حصتهم فى المخاطر.

ثانيا : عدم وجود تنازع بين إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولى متعدد الوسائط والإتفاقيات الأخرى المتعلقة بالنقل

١٩٤- يرى البعض أن النص الحالى لإتفاقية جنيف يتسبب فى تنازع بين الإتفاقية وبين الإتفاقيات الأخرى المتعلقة بالنقل التى تحتوى على نصوص متعلقة بالنقل متعدد الوسائط[1]، وأنه نظراً لأن النقل متعدد الوسائط يخضع لكل من إتفاقية جنيف والإتفاقيات الأخرى فهو لابد وأن يحترم

١- يؤيد وجهة النظر هذه عدة دول: اليابان ــ أمريكا ــ إنجلترا ــ أسبانيا ــ اليونان وفرنسا.

نصوص كلاً منهما. وبالطبع ليست هناك مشكلة إذا كانت النصوص متشابهة ولكن تثار المشكلة عندما تختلف النصوص فى معالجة الأمور.

وقد يوجه البعض ذات النقد إلى نظام المسئولية المستقل لأنه يحتوى على ضمانات خاصة لا نجدها فى الإتفاقيات الأخرى. ولكن فى الحقيقة هذا النقد ليست له أى مبرر لأن إتفاقية جنيف هى النص التشريعى الدولى الوحيد الذى يضع نظاماً قانونياً لمتعهد النقل متعدد الوسائط الذى يتصرف بصفته وكيلاً بالعمولة للنقل أما باقى الإتفاقيات فهى تعالج النظام الخاص بالناقل.

١٩٥- ومن المعروف أن العلاقات الناشئة عن عقد النقل متعدد الوسائط تختلف عن العلاقات الناشئة عن عقد النقل المألوف فتحكم إتفاقية جنيف العلاقات الأولى فى حين أن العلاقات الثانية تحكمها الإتفاقيات الدولية الأخرى. ففى حين أن عقد النقل متعدد الوسائط ينشئ علاقة تعاقدية أساسها عقد الوكالة بالعمولة للنقل فإنه ليس هناك ثمة علاقة من هذا النوع تنشأ بين الشاحن والناقل العادى الذى يلجأ إليه متعهد النقل للتنفيذ الفعلى للنقل. هذا ولا تحكم الإتفاقيات الدولية الأخرى علاقة متعهد النقل بالشاحن بل تحكم علاقة متعهد النقل بالناقل. ومن هنا فإن إمكانية تنازع إتفاقية جنيف مع الإتفاقيات الأخرى غير واردة حيث أن إتفاقية جنيف تحكم علاقة متعهد النقل بالشاحن والإتفاقيات الأخرى تحكم علاقات متعهد النقل بالناقلين. هذا بالإضافة إلى أنه إذا كانت هناك إمكانية ــ فى ظل الوضع الحالى ــ لتطبيق الإتفاقيات الأخرى بطريق غير مباشر على

علاقة الشاحن بمتعهد النقل[1] فإن هذه الإمكانية سوف تستبعد إذا تم تعديل نظام التعويض على أساس القيمة الإجمالية للبضائع.

وفى النهاية يمكننا إذن القول بأن تعديل إتفاقية جنيف لعام ١٩٨٠ سوف يعطى الإتفاقية رونقاً جديداً يمكنها من الحصول على عدد أصوات كاف للتصديق عليها. ويبقى لنا الأمل فى أن تلاقى هذه الإتفاقية بصورتها الجديدة صدى لدى الشاحنين ومتعهدى النقل فى آن واحد.

المطلب الثاني
تطوير عقد الوكالة بالعمولة للنقل

Aménagement du Contrat de commission de transport

عقد
O.T.M. / G.A.C.E.F.

١٩٦- عملت منظمة القانون الدولي للنقل *Institut de droit international des transports IDIT* منذ عام ١٩٧٨ على تبسيط العلاقات بين متعهدي النقل متعدد الوسائط وعملائهم . فابتدعت نوع جديد من العقود النموذجية التى تهدف بصفة أساسية إلى ضمان وصول البضائع إلى مكان الوصول بالشروط التى يمليها العميل نفسه . وقد لاقى هذا النوع الجديد من العقود صدى لدى الـ (*Groupment des Entreprises de droit Francais Auxilliaires du commerce extérieure de France*) *GACEF* التى وضعت بالمشاركة مع متعهدي النقل متعدد

١- بالفعل فالوكيل بالعمولة للنقل لا يجب أن يسأل عن أفعال الغير إلا فى حدود مسئوليتهم أى أنه يستفيد من حدود المسئولية التى تنص عليها الإتفاقيات الدولية. إنظر في ذلك مؤلفنا " الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل " ، المرجع السابق .

الوسائط عقد نقل متعدد الوسائط مصحوب بعقد تأمين يضمن إتمام عملية النقل بدون أى حدود للمسئولية ، وقد أطلق على هذا العقد اسم: عقد النقل *OTM/ GACEF* .

ويدخل هذا العقدضمن منهج المسئولية المستقلة والموحدة التى تنادى بها منظمة اليونكتاد من أجل إرتقاء النقل متعدد الوسائط على أسس قانونية آمنة أو بمعنى آخر من أجل التوصل إلى توحيد هذا النوع من النقل عن طريق تأسيس نظام للمسئولية موحد. ووفقاً لهذا العقد سوف تتوحد الفروع المختلفة للتشريعات الخاصة بالنقل فى نظام قانوني واحد منصوص عليه فى عقد نقل معروف ومستخدم من الجميع سوَاء كانوا أصحاب المهنة أو من العملاء. ولأن هذا العقد هو الوحيد الذى يقترب فعلاً من تحقيق وحدة مسئولية متعهد النقل ووحدة التعويض فهو يتطلب منا إلقاء بعض الضوء عليه .

الفرع الأول : عقد OTM / GACEF

الفرع الثاني : تقييم عقد OTM /GACEF

الفرع الأول
عقد
OTM / GACEF

١٩٧- إستعانت الـ *Institut de droit international des transports* فى وضعها لهذا العقد بسند شحن كانت قد إبتدعته – منذ عام ١٩٦٨ – كلاً من *Overseas containers LTD (OCL)* والـ *Associated contrainers transportation (ACT)*. وبموجب هذا السند كانت الـ *OCL* والـ *ACT* تتحملان مسئولية النقل متعدد الوسائط برمته بدون أى حالة من حالات الإعفاء أو التحديد من المسئولية وذلك مقابل إبرام

الشاحن لعقد تأمين على البضائع بواسطتهم على أساس عقد نقل تحدد فيه القيمة الإجمالية للبضائع[1].

وإتباعاً لهذا السند يقبل متعهد النقل متعدد الوسائط بموجب عقد النقل *OTM/ GACEF* تحمل مسئولية النقل بنفس الشروط التى كان ينص عليها هذا السند أى أنه يضمن بدون أى قيود إتمام عملية النقل. وهذا هو وجه الإبتكار فى عقد الوكالة بالعمولة التقليدي حيث يمتد ضمان متعهد النقل للنقل برمته بدون أى حدود وبدون أية إعفاءات من المسئولية وذلك مقابل شئ واحد ألا وهو إبرام الشاحن لعقد تأمين بواسطة متعهد النقل .

أولا : مدى الضمان *OTM/GACEF*

١٩٨- ضمان متعهد النقل لإتمام عملية النقل ما هو فى الحقيقة إلا ضمان شامل للنقل[2] على أن يتم التعويض عن الضرر بناء على القيمة الإجمالية للبضائع المبينة مسبقاً فى عقــد النقــل (المادة ٧ فقرة ١ من هذا العقــد) .ومفاد ذلك أن متعهد النقل يتحمل وحده فى مواجهة الشاحن مسئولية النقل برمته أيا كان مكان وقوع الضرر وأيا كانت واسطة النقل المستخدمة. وهو فى تحمله لهذه المسئولية يتنازل ليس فقط عن حقه فى الإستفادة من تحديد المسئولية التى تنص عليها الإتفاقيات الدولية التى تنطبق على مرحلة النقل التى وقع فيها الضرر ولكن أيضاً عن الدفع بالقوة القاهرة للإعفاء من المسئولية . والحالات الوحيدة التى يمكن أن تعفيه من المسئولية هى حالة الخطأ الشخصي للشاحن أو لصاحب الحق ,

---

١- *G. TANTIN, " les documents de transport combiné", op. Cit. P. 377.*

١- *B. MERCADAL, " le transport multimodal et le concept de L'O.T.M. B.T. 1986, P. 277.*

والعيب الذاتي فى البضائع والحروب وفعل الأمير *fait de prince* (المادة ٧ فقرة ٢).

١٩٩- ويختلف متعهد النقل متعدد الوسائط بموجب هذا العقد عن الوكيل بالعمولة للنقل التقليدي فى ثلاثة نقاط : فهو يختلف معه على مستوى التحديد الإتفاقي للمسئولية حيث أن الوكيل بالعمولة للنقل يستطيع تحديد مسئوليته بالإتفاق مع المرسل[١] أو وفقاً " للشروط العامة للمهنة " فى فرنسا وذلك على عكس متعهد النقل متعدد الوسائط الذى يحرم بموجب هذا العقد من هذا الحق حيث يتم التعويض عن الضرر وفقاً للقيمة العينية للبضائع الموضحة فى وثيقة النقل. ويظهر أيضا إختلاف متعهد النقل عن الوكيل بالعمولة التقليدي على صعيد التحديد القانوني للمسئولية حيث أن متعهد النقل يتعهد – على عكس الوكيل بالعمولة للنقل الذى يستفيد من التحديد القانوني الذى تنص عليه الإتفاقيات الدولية – بتعويض الشاحن بنسبة أكبر من التعويض الذى كان من الممكن الحصول عليه لو كان قد تعاقد مباشرة مع الناقل. وأخيراً يختلف متعهد النقل عن الوكيل بالعمولة للنقل التقليدي فى أنه يتنازل عن الدفع بالقوة القاهرة التى تعفيه من المسئولية. وهكذا يضمن متعهد النقل ، النقل برمته فى جميع الحالات حتى فى حالة القوة القاهرة إلا فى حالة ما إذا كان الضرر ناتج عن فعل صاحب الشأن أو عن العيب الذاتي فى البضائع أو الحروب وفعل الأمير.

فإذا كان هذا هو مدى الضمان *OTM/GACEF* يُطرح السؤال الآتي : ما هو مقابل هذا الضمان ؟ فى الحقيقة هناك شرط واحد وجوهري وهو إبرام الشاحن لعقد تأمين بواسطة متعهد النقل.

١- المادة ٢٨٠ من قانون التجارة المصري .

ثانيا :التأمين شرط أساسي لإستفادة الشاحن من الضمان *OTM/ GACEF*

٢٠٠- ينص عقد النقل *OTM/GACEF* على أن يؤمن متعهد النقل لحساب موكله على النقل وعلى أن يدرج هذا التأمين فى عقد النقل نفسه. وهكذا يمكننا القول بأن العميل لا يستطيع الإستفادة من الضمان *OTM/GACEF* إلا إذا قام بالتأمين على النقل بواسطة متعهد الشحن نفسه. وهذا التأمين إجباري ولولاه ما تعهد متعهد النقل بضمان النقل بالشروط المذكورة أعلاه . وتقع أقساط هذا التأمين على عاتق المرسل (المادة ١٣ من العقد) ويتم تقديرها على أساس القيمة الإجمالية للبضائع ؛ وفى حالة الضرر فإن متعهد النقل يقوم بدفع التعويض اللازم للمرسل فى حدود هذه القيمـــة (المادة ٨ فقرة ١) . أما إذا لم يتم تحديد القيمة الإجمالية للبضائع فإن التعويض يتم حسابه على أساس مبلغ النولون الواجب الأداء لمتعهد النقل بموجب عقد النقل إلا إذا كان الضرر قد وقع أثناء مرحلة من مراحل النقل التى تحكمها قواعد تنص على حدود للمسئولية أعلى من هذا النولون حيث أنه فى هذه الحالة يتم التعويض على أساس هذه الحدود .

وهذا التأمين الذى يكتتبه المرسل هو فى آن واحد تأمين على الأشياء وعلى المسئولية[1]. ولذلك فإن شركة التأمين تتعهد بتعويض المرسل على أساس القيمة الإجمالية للبضائع وبالتنازل عن حقها فى الرجوع على

١- لا يمكن للوكيل بالعمولة للنقل فى مصر إجبار الشاحن على التأمين ضد المسئولية حيث أن المادة ٢٧٩ التى تحظر إدراج الوكيل لشرط من شروط الإعفاء من المسئولية فى العقد، تنص فى فقرتها الثانية على أنه " يعد فى حكم الإعفاء من المسئولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المرسل والمرسل إليه فى نقل الأشياء أو الراكب فى نقل الأشخاص بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل وكل شرط ينزل بموجبه المرسل أو المرسل إليه أو الراكب للوكيل بالعمولة عن الحقوق الناشئة عن التأمين الذى أبرمه ضد مخاطر النقل".

متعهد النقل والناقلين، بمعنى آخر يمكننا القول بأنه تأمين ضد جميع المخاطر .

٢٠١- وبفضل هذا التأمين تنتهى حيرة المرسل بالنسبة لوجوب التأمين على البضائع من عدمه فهو يتم إخطاره لحظة التوقيع على العقد نفسه بالمخاطر المؤمن ضدها وبقيمة التعويض الذى سيحصل عليه فى حالة الضرر . وبهذا الشكل يتخلص المرسل من التردد والحيرة حول كفاءة وكفاية التأمين الذى يكتتبه متعهد النقل على البضائع[1]من عدمه .

الفرع الثاني
تقييم عقد النقل OTM/ GACEF

٢٠٢- عندما قام الوكلاء بالعمولة للنقل فى فرنسا بتطوير عقودهم لتتناسب مع إحتياجات النقل متعدد الوسائط كان ذلك بهدف تيسير العلاقات بين أصحاب البضائع ومتعهدي النقل من جهة والسماح لأصحاب البضائع بمعرفة قيمة التعويض عن الضرر مسبقاً من جهة أخرى . ولنتأكد من تحقيق هذا العقد للأهداف التى نشأ من أجلها يتعين علينا أولاً الإجابة على هذا السؤال : هل نجح هذا العقد فى تحقيق وحدة المسئولية التى طالما إبتغاها أصحاب البضائع ؟

٢٠٣- ونظراً لأنه نوع معدل من عقود الوكالة بالعمولة للنقل ، يخضع عقد النقل *OTM/ GACEF* لقواعد القانون الخاص . ومن هنا يثار التساؤل حول نجاح هذا العقد بكونه كذلك (أى بكونه خاضع لقواعد القانون الخاص) فى تحقيق التوافق على الصعيد الدولي .

١- *L. VANHUFFEL, " Une initiative française pour améliorer la securité du chargeur dans le domaine des transports multimodaux ", D.E.T. 1986, P. 390.*

أولا : تقييم العقد من حيث وحدة النقل الدولي متعدد الوسائط

٢٠٤- حتى تتحقق وحدة النقل الدولي متعدد الوسائط يجب – فى تقديرنا – توافر ثلاثة شروط : أولها الوحدة الوثائقية وثانيها وحدة نظام المسئولية وثالثها وحدة نظام التعويض. ونرى أن النموذج المبتكر من العقود المصحوب بالتأمين لا يتوافر فيه إلا شرطان من هذه الشروط الثلاثة ، فهو لا يحقق الوحدة الوثائقية لأنه ليس العقد الوحيد الذى تتحقق بموجبه عملية النقل متعدد الوسائط[١]. ولكن بالرغم من تخلف الوحدة الوثائقية إلا أن عقد النقل *OTM/ GACEF* ينجح فى تحقيق وحدة النقل متعدد الوسائط بفضل نظام المسئولية الذى ينص عليه هذا العقد . فعلى عكس جميع العقود التى إبتدعها أصحاب المهنة الآن [٢] ينص عقد النقل *OTM/GACEF* على نظام للمسئولية مستقل ونظام أوحد للتعويض مبني على أساس القيمة الفعلية للبضائع التى أصابها الضرر . فمسئولية متعهد النقل يتم تحديدها منذ البداية ، فأيا كان مكان وقوع الضرر سواء فى المرحلة البحرية أو البرية أو السكك الحديدية أو الجوية فإن ذلك لا يؤثر على مسئولية متعهد النقل لأن مسئوليته واحدة وثابتة.

ويرتبط نظام المسئولية الموحدة بنظام التعويض الموحد. فكما أشرنا من قبل فإنه يتم حساب مبلغ التعويض حسب القيمة الإجمالية للبضائع بشرط أن يتم إكتتاب التأمين. ومعنى ذلك أن التعويض عن الضرر ثابت وواضح منذ تحرير العقد، فعقد النقل *OTM/ GACEF* ، ينص على تعويض واحد مستقل عن كل حدود للمسئولية تضعها الإتفاقيات الدولية أو

١- وبذلك يختلف عقد النقل *OTM/ GACEF* عن سند الشحن المباشر الجماعي الذى يربط بين جميع الأطراف منذ البداية إنظر فقرة١٠٦وما بعد.

٢- إنظر فقرة ١٦٩ وما بعد.

القوانين الوطنية المطبقة على أى مرحلة من مراحل النقل. وهذا التعويض الموحد يمنع أى تفاوت بين مبلغ التعويض الذى يدفعه متعهد النقل للشاحن وحدود المسئولية التى تنص عليها الإتفاقيات الخاصة بالنقل أحادي الواسطة. وبفضل هذا النظام يعرف الشاحن مسبقاً ما هو مبلغ التعويض الذى سيحصل عليه فى حالة إصابة البضائع بضرر. ولذلك يبدو لنا أن هذا العقد هو الوحيد حالياً الذى إستطاع تحقيق الوحدة الفعلية لعملية النقل الدولي متعدد الوسائط.

٢٠٥- ويرى البعض أن هذا العقد يرفع من تكلفة النقل لأن التأمين الإجباري الذى يتطلبه هذا العقد مرتفع القيمة عن التأمين العادي لأنه فى نفس الوقت تأمين على البضائع وعلى المسئولية[١]. وإعترض البعض الآخر[٢] على هذا الرأى بقولهم أن التجربة العملية لم تسفر عن زيادة تستحق الذكر فى النفقات المدفوعة لشركات التأمين ولعل ما يفسر هذا الأمر هو طريقة تعامل شركات التأمين نفسها مع متعهدي النقل فهى لا تقبل التعامل من الأساس إلا مع الشركات التى لها خبرة كبيرة فى هذا المجال والتى لها كفاءة عالية سواء من الناحية المهنية أو الفنية . ونرى أن هذا الرأى الأخير تشوبه بعض المبالغة لأنه من غير المعقول ألا تزيد تكلفة التأمين على البضائع وعلى المسئولية عن التأمين العادي إلا بنسبة بسيطة. هذا بالإضافة إلى أنه -بعد القيام بدراسة متعمقة فى هذا المجال - ثبت أن الشركات الصغيرة ترفض هذا النوع من العقود لأنهم لاحظوا أن العميل يهتم بأجرة النقل المنخفضة أكثر من إهتمامه بنظام المسئولية. وأخيراً فإن عقد النقل *OTM/ GACEF* ليس كما يقول البعـض " ابتكار العصر " فهو مجرد تقليد لسند الشحن الذى إقترحته كلاً من الـ *OCL*

١- *V.E. BOKALLI, Th. Préc. P. 256.*

٢- *F.BOUCHET. "A propos du nouveau contrat O.T.M./ GACEF" J.M. M. du17 Juill, 1986, P. 1768.*

والـ *ACT* منذ سنـــة ١٩٦٨[١] وقد قوبل برفض الشاحنين بسبب تكلفته الباهظة[٢].

٢٠٦- ولكن مما سبق يمكننا القول مع ذلك بأن هذا العقد – بالرغم من عيوبه التى ذكرت أعلاه – هو الوحيد الذى إستطاع تحقيق وحدة النقل الدولي متعدد الوسائط من خلال نصه على نظام مسئولية موحد ونظام تعويض يتم حسابه وفقاً للقيمة الفعلية للبضائع المصابة بالضرر. ولكن يبقى لنا أن نتساءل حول مدى إمكانية تطبيق هذا العقد على النطاق الدولي.

ثانيا : تقييم العقد على الصعيد الدولي

٢٠٧- يشدد عقد النقل *OTM/ GACEF* من مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل عندما يتصرف الوكيل ، ومن أهم مظاهر هذا التشدد تحمل هذا الوكيل للمسئولية حتى فى حالة القوة القاهرة. ويجد هذا التشدد فى المسئولية أساسه القانوني فى نص المادة ١١٤٧ من القانوني المدني الفرنسي حيث أن حالة الإعفاء من المسئولية بسبب القوة القاهرة ليست من النظام العام ويمكن إذن للأطراف التنازل عنها. وتنطبق هذه القاعدة على الوكيل بالعمولة للنقل الذى – كونه غير مرتبط مع موكله بعقود النقل التى أبرمها مع الناقلين – لا تطبق عليه النظم القانونية المختلفة التى تحكم مسئولية الناقل والذى يخضع للنظام القانوني للمسئولية التعاقدية الذى تنص عليه الشريعة العامة.

٢٠٨- ويبقى أن نعرف إذا ما كان هذا التشدد فى مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل قابل للتطبيق على الصعيد الدولي. ويطرح السؤال خاصة

١- إنظر فقرة ١٩٧ .

٢- *V.E. BOKALLI, Th. Préc.*

إذا عرفنا أن الوكيل بالعمولة للنقل يلتزم فى معظم الدول ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة. وفى الواقع تقبل بعض التشريعات تطبيق القواعد القانونية الفرنسية على عقد الوكالة بالعمولة شريطة أن يوضح فى العقد صراحة أن المتعاقد مع العميل قد إستلم البضائع بصفته متعهد نقل وليس بصفته ناقلاً[1]. ويرفض البعض الآخر من التشريعات – التى تنظر للوكيل بالعمولة للنقل على أنه ناقل – تطبيق القواعد الفرنسية الخاصة بعقد الوكالة بالعمولة والتى تتشابه مع القانون المصري . وهذا هو الحال مثلاً فى بلجيكا حيث يحكم القضاة فى هذا البلد بأن متعهد النقل لا يجد، أن يتحمل مسئولية تفوق مسئولية الناقل ويرفضوا بذلك تشديد المسئولية التى ينص عليها عقد النقل *OTM/ GACEF*.

٢٠٩– أما بالنسبة لتعاقد الوكيل بالعمولة للنقل الفرنسي مع عميل أجنبي فإن التساؤل يثار حول صحة مثل هذا التعاقد. وفى ذلك يجب أن نعلن أنه حتى يرفض القضاة مثل هذا التعاقد فإنه يجب عليهم إثبات أن الضمانات التى يقدمها متعهد النقل بصفته وكيلاً بالعمولة للنقل تخالف النظام العام الدولي للدولة التى يطرح أمامها النزاع. ولكن الذى يحدث أنه بإبرامه عقد نقل *OTM/ GACEF* يضمن متعهد النقل الفرنسي لموكله شروطاً يتم فيها النقل بطريقة أكثر ملاءمة من الشروط التى يعرضها الناقل ، الأمر الذى يدعونا للقول بأنه ليس هناك مخالفة للنظام العام. وينتج عن ذلك إذن أن تطبيق عقد النقل *OTM/ GACEF* على النطاق الدولي لا يتسبب فى أية مشاكل.

٢١٠– ولكن بالرغم من إمكانية استخدام عقد النقل *OTM/ GACEF* على النطاق الدولي إلا أننا نخشى من إختلاف الدول حول التكييف القانوني

١– *C. A. d'Amesterdam 12 av. 1985 inédit.*

لمتعهد النقل نفسه . بمعنى أننا نخشى أن يكون هذا الإختلاف سبباً في إختلال التوازن فى المنافسة مما يؤثر على إختيار المستخدم لمتعهد النقل. ومن هنا تأتي أهمية تشريع دولي يتخطى جميع الحدود ويطبق على جميع البلدان بدون إجحاف لطرف من طرفي العقد. ونرى أن هذا التشريع موجود وهو إتفاقية جنيف لسنة ١٩٨٠ التى إذا تم تعديلها بالصورة التي أوضحناها أعلاه ، سيمكننا القول بأنها الأمل الأكيد فى الخروج من هذا المأزق.

القسم الثاني

جزاء الإخلال
بعقد نقل البضائع بالحاويات

القسم الثاني
جزاء الإخلال
بعقد نقل البضائع بالحاويات

٢١١- عندما يخل الناقل بعقد النقل فإن الأمر الطبيعي هو إقامة دعوى قضائية من صاحب الحق ضد الناقل للحصول على حكم بمسئولية هذا الأخير . وتهدف هذه الدعوى (دعوى المسئولية) إلى حصول صاحب الحق على تعويض يعوضه عن الضرر الذي أصابه سواء من جراء تلف أو هلاك البضائع أو من التأخير في تسليمها في مكان الوصول . ونظراً للتشابه الكبير بين الأحكام العامة لدعوى المسئولية في إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط وبين الأحكام العامة لدعوى المسئولية في إتفاقية هامبورج ، فإننا سنقتصر في هذه الدراسة على الإشارة إلى أوجه الإختلاف عندما يستدعي الأمر ذلك .

الباب الأول : دعوى المسئولية

الباب الثاني : التعويض

الباب الأول
دعوى المسئولية

الباب الأول
دعوى المسئولية

٢١٢- أطراف دعوى المسئولية هم: المدعي والمدعى عليه . والمقصود بالمدعي الشخص الذي أصابه الضرر سواء من جراء إصابة البضائع نفسها بتلف أو بهلاك أو بسبب إصابته هو بضرر تجاري بسبب تأخر الناقل في تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه . وقد يكون المدعي أى شخص يحل محل المضرور في حقوقه كشركة التأمين مثلا التي قامت بتعويض المضرور عن الأضرار التي تسبب فيها الناقل ، إذ يحق لها في هذه الحالة أن تحل محله في إقامة دعوى ضد الناقل .

أما المدعى عليه فالمقصود به الناقل سواء كان الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي إذا كان النقل متتابع أو الناقل الأول أو أحد الناقلين المتعاقبين إذا كان النقل بسند شحن مباشر أو وثيقة نقل مباشرة . وعندما يكون النزاع متعلقا بالنقل البحري فإنه يجوز إقامة الدعوى ضد الربان بصفته وكيلا عن الناقل[١] ، كما يصح إقامة الدعوى ضد وكيل السفينة بصفته وكيلا عن الناقل[٢] أو ضد أى من تابعي الناقل .

٢١٣- وقد أوجب المشرع على من يتقدم لتسلم البضائع إخطار الناقل كتابة بهلاك البضائع أو تلفها وحدد الميعاد الواجب حصول الإخطار فيه وقرر جزاء في حالة عدم القيام بالإخطار يتمثل في قيام قرينة على أن البضائع قد سلمت بذات المواصفات التي ذكرت في سند الشحن ، وهى قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات . كما أوجب المشرع على طالب التعويض في حالة التأخير في تسليم البضائع إخطار الناقل بالتأخير خلال الستين يوما التالية للتسليم ، وقرر للناقل الحق في

١- تنص المادة ٩٩ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية على إعتبار الربان النائب القانوني عن المجهز أى عن الناقل .

٢- تنص المادة ١٤٤ من قانون التجارة البحرية على إعتبار وكيل السفينة نائبا عن المجهز في الدعاوى التي تقام منه أو عليه في جمهورية مصر العربية .

الدفع بعدم قبول الدعوى في حالة عدم الإخطار أو التراخي فيه عن الميعاد السابق ذكره .

٢١٤- وقد حرص المشرع على إتاحة الفرصة للمدعي للإختيار بين محاكم عدة لإقامة دعواه . وفضلا عن ذلك فقد أقر المشرع للمدعي – في حالة إتفاقه في عقد النقل علي اللجؤ للتحكيم – إمكانية إختيار دائرة المحكمة التي يجري فيها التحكيم من بين عدة محاكم ، كما أوجب على المحكم الإلتزام بأحكام القانون عند فصله في النزاع حتى لا يتخذ التحكيم وسيلة لمخالفة القانون الذي يقيم توازنا بين مصالح طرفي النزاع .

٢١٥- وتخفيفا على القضاء فقد قرر كلا من المشرع مدة تتقادم بإنقضائها الدعاوى الناشئة عن عقد النقل .

وبناء على ما تقدم فإننا سنعرض في فصل أول للإختصاص القضائي والتحكيم ، وفي فصل ثان للإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخير، وأخيرا في فصل ثالث لتقادم دعوى المسئولية .

الفصل الأول : الإختصاص القضائي والتحكيم

الفصل الثاني : الإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخير

الفصل الثالث : تقادم دعوى المسئولية

الفصل الأول
الإختصاص القضائي والتحكيم

٢١٦- الأمر الطبيعي عند وجود نزاع بين أطراف العقد هو اللجوء إلى القضاء وعرض النزاع على المحكمة المختصة للفصل فيه ، ولكن قد يتفق أطراف العقد على عرض النزاع على شخص معين أو على أشخاص معينين ليفصلوا فيه دون اللجوء إلى المحكمة المختصة وهو ما نسميه " التحكيم " .

المبحث الأول : المحكمة المختصة

المبحث الثاني : التحكيم

المبحث الأول
المحكمة المختصة

٢١٧- بينت المادة ٢٤٥ من قانون التجارة البحرية والمادة ٢١ من قواعد هامبورج المحكمة المختصة بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحـــري .

فقد نصت المادة ٢٤٥ من قانون التجارة البحرية على أنه : " ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر أمام المحكمة المختصة وفقا لقانون المرافعات المدنية والتجارية ، ويجوز أيضا حسب إختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذي حجز فيه على السفينـــة ، ويقع باطلا كل إتفاق سابق على قيام النزاع يسلب المدعي الحق في الإختيار أو تقييده " .

ومفاد هذا النص أن الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري تقام أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه وهو ما تنص عليه المادة ٤٩ من قانون المرافعات المدنية والتجارية . ولكن بما أن النزاع يتعلق بأمور تجارية فيجب إعمال أحكام المادة ٥٥ من قانون المرافعات المدنية والتجارية والتي تركت للمدعي حرية الإختيار بين محكمة موطن المدعى عليه أو المحكمة التي تم في دائرتها الإتفاق كله أو بعضه أو المحكمة التي يجب تنفيذ الإتفاق في دائرتها .

وبالنسبة للناقل الأجنبي فإنه يجب إعمال نص المادة ٣٠ من قانون المرافعات المدنية والتجارية والذي يقضي بجواز إقامة الدعوى على الناقل الأجنبي أمام المحاكم المصرية إذا كان له موطن مختار في مصر ويتحقق ذلك إذا كان لشركة النقل الأجنبية فرع في مصر وتعلق النزاع بعمليات تدخل في إختصاص الفرع أو إذا كان عقد النقل قد أبرم في مصر أو كان مشروطا تنفيذه في مصر أو نفذ في مصر كأن تكون البضائع مرسلة إلى مصر مثلا .

وقد أجاز نص المادة ٢٤٥ المذكورة أعلاه للمدعي إقامة دعواه ليس فقط أمام المحاكم التي يحددها قانون المرافعات المدنية والتجارية وإنما أيضا

أمام المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذي حجز فيه على السفينة وذلك حسب إختياره . وتجدر الإشارة هنا إلى أن المادة ١٤٤ من قانون التجارة البحرية إعتبرت وكيل السفينة نائبا عن المجهز في الدعاوى التي تقام منه أو عليه في جمهورية مصر العربية وإعتبرت موطن وكيل السفينة في مصر موطنا للمجهز يعلن فيه بالأوراق الرسمية .

وقد أراد المشرع بتقديمه هذه الإختيارات للمدعي تيسير الأمر عليه حيث يتيح له فرصة إختيار المحكمة الأقرب له والنظام القضائي والقانوني الذي يلم به . وتتضح أهمية هذا الأمر كما أوضحنا عندما يكون الناقل أجنبي ويخضع لنظام قانوني يجهله المدعي ، الأمر الذي يحمل هذا الأخير الكثير من المشقــة والنفقات .

وهذا الحق في إختيار المحكمة المختصة من النظام العام بمعنى أنه لا يجوز للأطراف الإتفاق على إستبعاده أو تقييده قبل وقوع النزاع ، أما إذا تم هذا الإتفاق بعد وقوع النزاع فهو جائز لإنتفاء تسلط أحد الأطراف على الآخــر .

٢٠٨- أما عندما يكون النقل البحري دوليا ويخضع لأحكام إتفاقية هامبورج فقد راعى المشرع أن ترك مسألة تحديد الإختصاص القضائي للأطراف قد يغري الطرف الأقوى على إرهاق الطرف الضعيف بتحديده المحكمة المختصة في مكان بعيد عن الطرف الضعيف في محاولة منه لتعجيزه عن إقامة دعوى قضائية ضده . وفي ذلك تنص المادة ٢١ من قواعد هامبورج في فقرتها الأولى والمادة ٢٦ فقرة ١ من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط على الإختصاص القضائي أى على الدولة التي يجوز إقامة الدعوى أمام أحد محاكمها ، وتعطي للمدعي الإختيار في إقامة دعواه أمام محكمة مختصة - وفقا لقانون الدولة التي تقع فيهــا - ويدخل في نطاق ولايتها إما المحل الرئيسي لعمل المدعى

عليه[1] أو مكان إبرام العقد[2] أو ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو أى مكان آخر يبين لهذا الغرض في عقد النقل البحري .

ويتضح مما تقدم أن كلا من إتفاقية هامبورج وإتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط قد حددت الدولة التي يجوز إقامة الدعوى فيها وجعلت للمدعي الخيار بين إختصاص محاكم إحدى الدول التي يقع في إقليمها أحد الأماكن المذكورة أعلاه

وإذا إختار المدعي دولة ما لإقامة الدعوى أمامها ، فإن قانون هذه الدولة هو الذي يحدد المحكمة المختصة بنظر النزاع .

وتضيف الفقرة الثانية[3] من المادة ٢١ خيارا آخر للمدعي يتمثل في محاكم أى ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون قد وقع فيه الحجز على السفينة الناقلة للبضائع أو أي سفينة أخرى مملوكة لذات المالك ، والحكمة من إضافة هذا النص هو تمكين المضرور من الحصول على سند تنفيذي يمكنه من الإشتراك في توزيع ناتج السفينة المحجوز عليها والحصول بالتالي على التعويض .

١- وإن لم يكن له محل رئيسي فالمحل الإعتيادي لإقامة المدعى عليه .

٢- بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أى منها

٣- " أ- خلافا للأحكام السابقة من هذه المادة ، يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم أى ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك إستنادا إلى قواعد القانون المطبق في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي . على أنه يجب في هذه الحالة أن يقوم المدعي ، بناء على إلتماس من المدعى عليه ، بنقل الدعوى ، حسب إختياره إلى إحدى المحاكم المختصة المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة لكى تقوم بالفصل في الدعوى ، ولكن يتعين قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعى عليه كفالة تكفي لضمان الوفاء بأى مبلغ يحكم به في الدعوى في وقت لاحق لصالح المدعي .

ب- تفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز في جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها " .

إلا أن هذا الإختيار ليس بالنهائي إذ أوردت ذات الفقرة أن المدعى عليه له أن يطالب المدعي بنقل الدعوى – حسب إختياره – إلى إحدى محاكم الدول المختصة وفقا لنص الفقرة الأولى من ذات المادة ، وأنه يجب على المدعي الإستجابة إلى هذا الطلب إذا قدم المدعى عليه – قبل هذا النقل – كفالة يضمن بموجبها الوفاء بما قد يحكم به في الدعوى لصالح المدعي .

وأخيرا لا يجوز إقامة الدعوى في أى مكان آخر غير الأماكن التي قررتها الفقرتان ١ و ٢ من المادة ٢١ ويقع باطلا كل إتفاق يخالف هذا الحظر (فقرة ٣ من ذات المادة)[١] ، على أن ذلك لا يمنع محاكم الدولة المتعاقدة – حتى ولو لم تكن مختصة بنظر الدعوى – من إتخاذ التدابير المؤقتة أو الوقائية اللازمة .

٢١٩– هذا وقد قررت كلا من الفقرة الرابعة [٢]من المادة ٢١ من إتفاقية هامبورج و الفقرة الرابعة من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط عدة ضوابط تمنع بها تعدد الدعاوى وبالتالي تعدد الأحكام التي تصدر فيها على ذات الخصم وبين ذات الأطراف .فهى تحظر على المدعي إقامة دعوى جديدة على ذات الخصم إستنادا إلى ذات الأسباب

١– " لايجوز إقامة أية دعوى قضائية متعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الإتفاقية في أى مكان لم تحدده الفقرة ١ و٢ من هذه المادة ، ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون إختصاص الدول المتعاقدة في إتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية " .

٢– " أ– في حالة إقامة دعوى أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة أو في حالة صدور حكم من هذه المحكمة لا يجوز إقامة دعوى بين نفس الطرفين إستنادا إلى نفس الأسباب ، ما لم يكن حكم المحكمة التي أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد التي تتخذ فيه الإجراءات الجديدة .

ب– لأغراض هذه المادة لا تعتبر التدابير التي تتخذ للتوصل إلى تنفيذ حكم بمثابة إقامة دعوى جديدة .

ج– لأغراض هذه المادة ، فإن نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع في نفس البلد أو إلى محكمة في بلد آخر ، وفقا للفقرة ٢ (أ) من هذه المادة ، لا يعتبر بمثابة إقامة دعـوى جديـدة . " .

أمام محكمة أخرى غير المحكمة التي تنظر النزاع أوأصدرت حكم فيه . ولكن بالرغم من هذا الحظر إلا أن ذات الفقرة قد أوردت إستثناء يعطي للمدعي الحق في إقامة دعوى جديدة أمام محكمة مختصة إذا تبين له أن الحكم الذي أصدرته المحكمة أو الذي سيصدر منها غير قابل للتنفيذ فيهـــا .

هذا ولا تعتبر دعوى جديدة الإجراءات التي يوجب إتخاذها قانون الدولة التي يراد تنفيذ الحكم فيها حتى لو كان ضمن هذه الإجراءات إقامة دعوى لتمكين المدعي من التنفيذ ، كما لا تعتبر دعوى جديدة نقل الدعوى من محكمة إلى أخرى سواء كانت موجودة في ذات الدولة أو في دولة أخـــرى .

٢٢٠- ووفقا للفقرة الخامسة[١] من المادة ٢١ من إتفاقية هامبورج والفقرة الرابعة من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط فإن أى إتفاق يبرم بين الأطراف بخصوص تعيين مكان الدعوى بعد نشوء النزاع يكون صحيحا مهما خالف أحكام هذه المادة ، بمعنى سواء كان موضوع الإتفاق تقييد حق المدعي في الإختيار بين الأمكنة التي أتاحتها له المادة أو حتى حرمانه منه ، أو إقامة الدعوى في مكان معين حتى لو كان ذلك المكان يختلف عن أى من الأماكن التي عددتها المادة ، ذلك أنه لا يفترض في أى إتفاق تم بعد نشوء النزاع إمكانية ضغط طرف على الآخر .

المبحث الثاني
التحكيم

٢٢١- التحكيم هو إتفاق أطراف العقد أو أطراف النزاع (إذا كان النزاع قد قام بالفعل) على طرح النزاع أمام هيئة محكمين بدلا من طرحه أمام المحاكم . وغالبا ما يلجأ الأطراف إلى التحكيم ويتنازلوا عن حقهم في

١- " خلافا لأحكام الفقرات السابقة ، يكفل نفاذ أى لإتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري " .

التقاضي أمام القضاء لتوفير الوقت والمصاريف بالإضافة إلى عرض النزاع بين أيدي أشخاص متخصصين في النقل البحـــري .

وعندما يكون الإتفاق على التحكيم منصوص عليه في العقد فهو يسمى في هذه الحالة بشرط التحكيم *clause d'arbitrage ou clause compromissoire* أما إذا تم الإتفاق على التحكيم بعد أن قام النزاع فهو يسمى في هذه الحالة بمشارطة التحكيم وهو يكون دائما في صورة إتفاق مستقل عن عقد النقل .

٢٢٢- ويشترط في إتفاق التحكيم أن يكون مكتوبا حتى يمكن إثباته (مادة ٢٢ من إتفاقية هامبورج والمادة ٢٧ فقرة ١ من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط) وواضحا وصريحا ومعبرا عن أن إرادة الأطراف قد إتجهت بالفعل إلى اللجوء إلى التحكيم للفصل في منازعة أو منازعات معينة [1].

فإذا ما إتفق الأطراف على اللجوء إلى التحكيم إلتزم به كلا من الناقل والشاحن والمرسل إليه فلا يجوز لأي منهم الرجوع عنه إلا بموافقة باقي الأطراف .

وقد نظم كلا من قانون التجارة البحرية وإتفاقية هامبورج والإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط مسألة التحكيم بصورة تحمي الشاحن وهو الطرف الضعيف من الناقل وهو الطرف الأقـــوى . فالناقل لا يستطيع إشتراط مكانا معينا للتحكيم إلا وفقا للأحكام القانونية التي أوردها قانون التجارة البحرية أو لتلك التي أوردتها الإتفاقيات المذكورة .

وقد عرضت الفقرة الثانية من المادة ٢٢ من إتفاقية هامبورج لحالة شرط التحكيم الذي يرد بمشارطة إيجار مع صدور سند شحن إستنادا إلى المشـــارطة ، فقررت أنه إذا لم ترد بسند الشحن إشارة إلى شرط التحكيم وإلتزام حامل السند به فلا يمكن للناقل الإحتجاج به في مواجهة حامل السند حسن النية الذي لا يعلم به .

١- طعن رقم ١١١٥ ، جلسة ١١ / ١١ / ١٩٨٧ ، س ق ٥٢ .

وقد إهتم المشرع الوطني والدولي بتحديد مكان التحكيم من ناحية وبتعيين القانون الذي يلتزم المحكم أو المحكمين بتطبيقه من ناحية أخـرى .

المطلب الأول : مكان التحكيم

المطلب الثاني : القانون الواجب التطبيق على منازعة التحكيم

المطلب الأول
مكان التحكيم

٢٢٣- تنص المادة ٢٤٦ من قانون التجارة البحرية على أنه " إذا إتفق في عقد نقل البضائع بالبحر على إحالة الدعاوى الناشئـة عنـه إلى التحكيـم ، وجب إجراء التحكيم حسب إختيار المدعي في دائرة المحكمة التي يقع بها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو في موطن المدعى عليه أو في مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه في هذا المكان مركز رئيسي أو فرع أو وكالة أو في المكان المعين في إتفاق التحكيم أو في دائرة المحكمة التي يقع فيها الميناء الذي حجز فيه على السفينة ، ويقع باطلا كل إتفاق سابق على قيام النزاع يقضي بسلب المدعي الحق في الخيار أو تقييده " .

وحق الإختيار الذي يتركه المشرع للمدعي يكون في حدود الأماكن التي عددها النص أو المكان المعين في إتفاق التحكيم الوارد في سند الشحـن (شرط التحكيم) بمعنى أن المدعي لا يكون مجبرا على إختيار المكان المعين في شرط التحكيم وإنما يمكنه إختيار مكان آخر من الأماكن المنصوص عليها في المادة ٢٤٦ إذا وجد أنه أكثر ملائمة له .

ونص المادة ٢٤٦ من قانون التجارة البحرية من النظام العام إذ قرر المشرع بطلان كل إتفاق سابق على قيام النزاع يسلب المدعي الخيار الذي منحه إياه النص أو يقيده .

٢٢٤- أما كلا من إتفاقية هامبورج وإتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط فهى قد منحت المدعي إختيارا مماثلا لذلك الذي منحته إياه المادة ٢١ من قواعد هامبورج والمادة ٢٦ من الإتفاقية الخاصة بالنقل

متعدد الوسائط بخصوص الإختصاص القضائي ، فنصت في الفقرة الثالثة من المادة ٢٢ من إتفاقية هامبورج والمادة ٢٧ فقرة ٢ من إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط على إختيار المدعي إحدى الأماكن التالية لمباشرة إجراءات التحكيم :

أ- مكان في دولة يقع في أراضيها :

١- المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه ، وإن لم يوجد له محل عمل رئيسي فالمحل الإعتيادي لإقامة المدعى عليه ، أو

٢- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل ، أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أى منه ، أو

٣- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ ، أو

ب- أى مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الإتفاق الخاص به .

وكما هو واضح من النص يكون الخيار للمدعي بين الأماكن المنصوص عليها في الفقرة أ و المكان المعين في شرط التحكيم أو الإتفاق الخاص بـــه . فإختيار المدعي مكانا في شرط التحكيم أو في الإتفاق الخاص به لا يعني أنه ملزم بإختيار هذا المكان بل له أن يغيره إذا رأى أن مكانا من الأماكن المنصوص عليهـــا في الفقـــرة (أ) أنسب له .

ومثلهم مثل نص المادة ٢٤٦ من قانون التجارة البحرية يعتبر نص كلا من المادة ٢٢ والمادة ٢٧ المشار إليهم من النظام العام بحيث يعتبر باطلا أى إتفاق مخالف لما هو وارد في الفقرة الثالثة منها .

المطلب الثاني
القانون الواجب التطبيق
على منازعة التحكيم

٢٢٥- حرص المشرع البحري الوطني على إقامة توازن بين مصالح الأطراف المتعارضة وحماية الطرف الضعيف من الطرف القوي ، فألزم المحكمين بالفصل في النزاع وفقا لأحكام قانون التجارة البحرية بشأن عقد نقل البضائع بـــحرا . وقد نص المشرع على ذلك صراحة في الموادة

٢٤٧ من قانون التجارة البحرية على النحو التـالي : " في حالة الإتفاق على إحالة الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر إلى التحكيم يلتزم المحكمون بالفصل في النزاع على مقتضى الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون بشأن العقد المذكور . ويقع باطلا كل إتفاق سابق على قيام النزاع يقضي بإعفاء المحكمين من التقيد بهذه الأحكام " .

ولكن يثار التساؤل حول تطبيق المواد ٢٤٦ و ٢٤٧ الخاصة بالتحكيم بعد صدور القانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٤ بشأن التحكيم في المواد المدنية والتجارية[١] والذي ينص في المادة ٢٨ منه على أنه " لطرفي التحكيم الإتفاق على مكان التحكيم في مصر أو خارجها ... " وفي المادة ٣٩ فقرة ١ على أنه " تطبق هيئة التحكيم على موضوع النزاع القواعد التي يتفق عليها الطرفان ...". هل يطبق قانون التجارة البحرية أم القانون الخاص بالتحكيم في المواد المدنية والتجارية ؟

في الحقيقة لامحل لإعمال قاعدة اللاحق ينسخ حكم السابق ، " ذلك أن الحكم العام الوارد في قانون التحكيم ليس من شأنه إلغاء الأحكام الواردة في المادتين ٢٤٦ ، ٢٤٧ من قانون التجارة البحرية طالما أن المشرع لم ينص صراحة في قانون التحكيم على ذلك الإلغاء ، والمادتان ٢٤٦ ، ٢٤٧ بعد ذلك تعرضان لتنظيم حالة خاصة هى حالة التحكيم بصدد الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر ، لم يعرض قانون التحكيم لتنظيمها . وما أورده المشرع بالمادتين المذكورتين إنما كـان يستهـدف حمايــة الشاحنيــن ، ونصوص قانون التجارة البحرية في شأن عقد النقل البحري للبضائع والمتعلقة بمسئولية الناقل البحري سواء بتشديدها أو طرق الإعفاء منها أو تقادم الدعاوى الناشئة عنها وإجراءات التقاضي الخاصة بها والتي تندرج فيها أحكام المادتين ٢٤٦، ٢٤٧ إنما تعكس رغبة المشرع هذه وذلك حماية للمصالح الإقتصادية لجمهورية مصر

١- الجريدة الرسمية العدد ١٦ (تابع) في ٢١ / ٤ / ١٩٩٤ .

العربية ، بما يمكن معه القول بأن الأحكام التي جاءت بها المادتين ٢٤٦ ، ٢٤٧ تعد من النظام العام "[١].

أما إتفاقية هامبورج فهي قد نصت في الفقرة الرابعة من المادة ٢٢ على وجوب إلتزام المحكمين بتطبيق أحكام الإتفاقية فيما يخص القانون الواجب التطبيق .

الفصل الثاني
الإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخير

٢٢٦- بداءة تجدر الإشارة إلى أن إلتزام المرسل إليه بإخطار الناقل بهلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها هو إلتزام يقع على المرسل إليه عندما يكون النقل بحريا ، إذ لا يوجد نص يلزم المرسل إليه بعمل مثل هذا الإخطار في نصوص قانون التجارة وبالتالي فعندما يكون النقل متعدد الوسائط (وهو كما أوضحنا يخضع لنصوص قانون التجارة) لا يلتزم المرسل إليه بإخطار الناقل بالهلاك أو التلف أو التأخير.

وفي ذلك تنص المادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرية على أنه :

" (١) في حالة هلاك البضاعة أو تلفها يجب على من يتقدم لتسلمها أن يخطر الناقل كتابة بالهلاك أو التلف في ميعاد لايجاوز يومي العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة وإلا إفترض أنها سلمت بحالتها المبينة في سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك ، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوما التالية لتسليم البضائع .

١- د. كمال حمدي " القانون البحري " فقرة ٨٠٦ ص ٦٨٢ .

(٢) ولا يلزم الإخطار المنصوص عليه في الفقرة السابقة إذا أجريت معاينة للبضاعة وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه ومن تسلم البضاعة " .

كما تنص المادة ١٩ من إتفاقية هامبورج على أنه :

" (١) إذا لم يقم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة الخاصة لهذا الهلاك أو التلف ، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم البضائع إلى المرسل إليه ، إعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على أن الناقل سلم البضائع كما هى موصوفة في وثيقة النقل ، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت إعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمـــة[1] .

(٢) إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر ، تسري بالقدر نفسه أحكام الفقرة ١ من هذه المادة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي خلال ١٥ يوما[2] متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

(٣) إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أى فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه إنتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف[3] .

١- تنص المادة ٢٤ فقرة ١ من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط على ذات النص ، مع الإختلاف في أن إتفاقية هامبورج أضافت إذا لم تكن وثيقة النقل قد أصدرت إعتبر قرينة ظاهرة على أن البضائع سلمت بحالة سليمة .

٢- المدة في إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط هى ستة أيام .

٣- يتطابق نص المادة ٢٤ فقرة ٣ من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط مع هذا النص .

(٤) في حالة وجود أى هلاك أو تلف فعلي أو متصور ، يجب على كل من الناقل والمرسل إليه أن يقدم إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها[1] .

(٥) لايستحق أى تعويض عن أى خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه إخطار كتابي إلى الناقل خلال ٦٠ يوما تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليــه[2] .

(٦) إذا قام ناقل فعلي بتسليم البضائع ، فأى إخطار يوجه بمقتضى هذه المادة إلى الناقل الفعلي يكون له نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى الناقــل ، كما يكون لأى إخطار يوجه إلى الناقل نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلي .

(٨) لأغراض هذه المادة يعتبر كل إخطار موجه إلى شخص يتصرف نيابة عن الناقل أو الناقل الفعلي بما في ذلك ربان السفينة أو الضابط المسئول عنها أو إلى شخص يتصرف نيابة عن الشاحن ، كأنه قد وجه إلى الناقل ، أو الناقل الفعلي ، أو الشاحن حسب الحالة "[3].

٢٢٧- وكما ذكرنا أعلاه ، لايوجد نص مماثل للنصوص المذكورة أعلاه في قانون التجارة الذي يكتفي بالنص في المادة ٢٥١ فقرة ١ على أنه : " تسلم الشيء محل النقل دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع على الناقل بسبب التلف أو الهلاك الجزئي ما لم يثبت المرسل إليه حالة الشيء ويقيم الدعوى على الناقل خلال تسعين يوما من تاريخ التسليــم " . ويستفاد من

١- يتطابق هذا النص مع نص المادة ٢٤ فقرة ٤ من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط .

٢- يتطابق هذا النص مع نص المادة ٢٤ فقرة ٥ من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط .

٣- يتطابق هذا النص مع الفقرة الثامنة من المادة ٢٤ من إتفاقة الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط .

هذا النص أن الناقل غير البحري لا يلتزم بإخطار الناقل بالهلاك أو التلف بل يكفيه عمل تحفظات على حالة البضائع لحظة تسلمها أو – في حالة تسلم البضائع دون تحفظ – إثبات حالة البضائع وإقامة الدعوى ضد الناقل خلال تسعين يوما من تاريخ التسليم . وفي ذلك قرر المشرع التجاري أن إثبات حالة البضائع يتم بمعرفة أحد رجال الإدارة أو خبير يعينه القاضي المختص بأمر على عريضة .

وبناء على ما تقدم سوف تقتصر الدراسة هنا على الإخطار بالهلاك أو بالتلف من جهة والإخطار بالتأخير من جهة أخرى وفقا لنصوص كلا من قانون التجارة البحرية وإتفاقية هامبورج .

المبحث الأول : الإخطار بالهلاك أو التلف

المبحث الثاني : الإخطار بالتأخير

المبحث الأول

الإخطار بالهلاك والتلف

٢٢٨- يخضع الإخطار بالهلاك أو التلف لأحكام عامة تنظم كيفية القيام به من خلال تحديد أطراف الإخطار والحالات التي يجب فيها الإخطار ، ثم شكل الإخطار وميعاده ، حتى يتم بالصورة التي حددها القانون فينتج آثاره القانونية .

المطلب الأول : الأحكام العامة للإخطار

المطلب الثاني : الإثار المترتبة علىالإخطار

المطلب الأول

الأحكام العامة للإخطار

٢٢٩- حتى يتم الإخطار بالهلاك أو التلف فلابد من وجود شخص يقوم بعمل الإخطار وشخص آخر يتلقى هذا الإخطار . وقد حدد القانون هؤلاء الأشخاص فنصت المادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرية على أن

الشخص الملزم بعمل الإخطار هو كل من له مصلحة في البضائع موضوع النقل . وبناء عليه فإنه يجوز أن يوجه الإخطار حامل سند الشحن حتى لو كان دائنا مرتهنا ، وكذلك مشتري البضائع حتى لو لم تصله المستندات[1] ، كما يمكن أن يعمل الإخطار نائب المضرور كوكيل العبور مثلا عندما يتسلم البضائع من الناقل الأول ، أو وكيل الشحنة عندما يتسلم البضائع من الناقل بعد تفريغها لحساب موكله المرسل إليه ، أو المقاول البحري عندما يعهد إليه بإستلام البضائع لحساب المرسل إليه ، إذ يقع على عاتقهم جميعا واجب المحافظة على حقوق المضرور قبل الناقل .

أما إتفاقية هامبورج فقد نصت في المادة ١٩ منها على أن الشخص الملزم بعمل الإخطار هو المرسل إليه الذي قد يقوم به بنفسه أو بواسطة من ينوب عنه كوكيل الشحنة مثلا أو المقاول البحري إذا ما عهد إليه بإستلام البضائع .

ويوجه الإخطار إما إلى الناقل أو إلى نائبه كالربان أو وكيل الشحنة أو الضابط المسئول عن السفينة بإعتبار أنه يتصرف نيابة عن الناقل (المادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرية والمادة ١٩ من قواعد هامبورج) . هذا ويحدث الإخطار نفس الأثر إذا ما وجه إلى الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي (فقرة ٦ من المادة ١٩) ، كما يعتبر كأنه وجه إلى الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي كل إخطار يوجه إلى شخص يتصرف نيابة عن الناقل (سواء المتعاقد أو الفعلي) (فقرة ٨ من ذات المادة) .

٢٣٠- هذا عن أطراف الإخطار أما الحالات التي يجب فيها الإخطار فهي -كما هو واضح من نص المادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرية

١- د. مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، فقرة ٥٧١ .

والمادة ١٩ من إتفاقية هامبــورج – حالتي الهلاك والتلف[١] . والمقصود بالهلاك هنا الهلاك الجزئي وليس الهلاك الكلي ، فنص المادة ٢٣٩ يتحدث عن إفتراض تسليم البضائع بحالتها المبينة في سند الشحن في حالة عدم حصول إخطار ، كما يقرر أن ميعاد الإخطار يبدأ من يوم " تسليم البضائع "؛ هذا فضلا عن أن نص المادة ١٩ في فقراتها الأربعة يشير إلى تسليم البضائع ومعاينتها وفحصها وجردها وكلها أمور تفترض تسليم البضائع للمرسل إليه . وبما أن الهلاك الكلي يفترض إختفاء البضائع كليا أى عدم تسليمها فإن ذلك يعني أن المقصود بالهلاك في النص المشار إليه هو الهلاك الجزئي الذي يفترض وصول البضائع لمكان التسليم مع وجود عجز بها سواء في وزنها أو عددها المذكور في سند الشحــن .

أما تلف البضائع فهو يختلف عن هلاكها ، ففي حالة الهلاك إما أن تكون البضائع لم تصل أصلا أى لم يتم تسليمها وهنا يكون الهلاك كليا ، أو أنها وصلت وبها عجز في مقدارها فيكون الهلاك جزئيا ، أما في حالة التلف فإن البضائع تصل كاملة ولكن بها تلفيات كعطب الفاكهة أو ذبول الزهــور إلخ ...

وإذا كان الإخطار واجب في حالتي الهلاك والتلف إلا أن المشرع قد قرر في الفقرة الثانية من المادة ٢٣٩ وفي الفقرة الثالثة من المادة ١٩ من إتفاقية هامبورج أنه لاضرورة لعمل الإخطار إذا تمت معاينة البضائع وثبت فيها حالة البضائع وقت تسليمها بحضور الناقل أو نائبه والشخص الذي تسلم البضائع [٢]. والمشرع محق في إستبعاده للإخطار في حالة المعاينة وذلك لأن المعاينة تتم بوجود الناقل ومن تسلم البضائع الأمر الذي يتحقق به علم الناقل بالحالة التي توجد عليها البضائع . وينتج عن

١– وكذلك الشأن بالنسبة لإتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط .

٢– هذا هو أيضا شأن إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط .

المعاينة إثبات حالة البضائع في محضر إثبات الحالة الذي لايعفي فقط المرسل إليه من واجب إخطار الناقل بل يعفيه أيضا من تقديم أي دليل آخر لإثبات الأضرار التي أصابت البضائع[1] .

٢٣١- وتوجب المادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرية و المادة ١٩ من قواعد هامبورج توجيه الإخطار للناقل مكتوبا[2] ، ولكنها لم تشترط شكلا معينا لهذه الكتابة ، الأمر الذي يعني أن الإخطار يمكن أن يتم بإعلان على يد محضر أو بكتاب موصى عليه أو بكتابة على سند الشحن أو إيصال الإستلام الذي يسلم للناقل ، هذا وقد عرفت الفقرة ٨ من المادة الأولى مصطلح " كتابة " على أنه يشمل البرقية والتلكس .

ويجب أن يكون الإخطار محددا وذو دلالة أى يذكر فيه الضرر على وجه التحديد ويوضح فيه طبيعة وحجم الضرر ، فالتحفظات العامة مثلا التي لا توضح بالتحديد طبيعة التلف أو الهلاك لا تقوم مقام الإخطار ولاتساعد على حصول المضرور على التعويضات المستحقة عن الضرر[3] .

٢٣٢- أما عن ميعاد الإخطار فقد فرق المشرع بين حالة ما إذا كان الهلاك أو التلف ظاهرا وحالة ما إذا كان غير ظاهر . فإذا كان الهلاك أو التلف ظاهرا أى يمكن تبينه دون حاجة لفحص البضائع ، فإن الإخطار يجب أن يتم في ميعاد لا يتجاوز يومي العمل التاليين ليوم تسليم البضائع (المادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرية) ، أو في يوم العمل التالي ليوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه (المادة ١٩ فقرة ١ من قواعد هامبورج والمادة ٢٤ فقرة ١ من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد

١- د. محمد عبد الله قايد " مسئولية الناقل البحري للبضائع في إتفاقية هامبورج " ١٩٩٢ فقرة ١٩٠ .

٢- إنظر أيضا فقرة ١ من المادة ٢٤ من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط .

٣- *Cass 10 Déc.1962 , B.T. 1963,p.125.*

الوسائــط) . أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز عمل الإخطار خلال الخمسة عشر يوما التالية لتسليم البضائــع[1] (المادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرية والمادة ١٩ من قواعد هامبورج) . وكما هو ملحوظ فقد راعى المشرع حالة الضرر الغير ظاهر أى الذي لا يمكن تبينه بدون فحص ، ومنح صاحب الحق في البضائع فسحة من الوقت لفض الحاويات وفحص البضائع .

وفي النهاية تجدر الإشارة إلى أن المقصود بتسليم البضائع هو التسليم الفعلي أى المادي الذي تنتقل به حيازة البضائع من الناقل إلى صاحب الحق في البضائع[2] بحيث يتمكن من فحص البضائع والتأكد من حالتها .

المطلب الثاني
الآثار المترتبة على الإخطار

٢٣٣- حدوث الإخطار بالشروط المذكورة أعلاه يعني أن هناك قرينة على أن البضائع لم تسلم بالمواصفات المذكورة في سند الشحن . وهذه القرينة في غير صالح الناقل ، وهى قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات .

١- وهى مدة ستة أيام في إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط . ولا يتأثر هذا الميعاد بما يتخلله من عطلات رسمية ، ولا يمتد الميعاد إلا إذا وقع اليوم الأخير يوم عطلة ؛ وفي ذلك تطبيق لنص المادة ١٨ من قانون المرافعات التي تنص على أنه إذا صادف آخر الميعاد عطلة رسمية إمتد إلى أول يوم عمل بعدها .

٢- طعن رقم ٢٠٤٣ ، جلسة ١٩٩٦/٢/١ ، المكتب الفني سنة ٤٧ ، س ق ٥٩ ، ص ٢٧٨ . طعن رقم ٨٣٢ ، جلسة ٣١ / ١ / ١٩٨٣ ، المكتب الفني سنة ٣٤ ، س ق ٤٨ ، ص ٣٥٥ . طعن رقم ٢٣٥ ، جلسة ٢٥ / ١٢ / ١٩٧٨ ، المكتب الفني سنة ٢٩ ، س ق ٤٣ ، ص ٢٠٢٣ .

أما في حالة عدم القيام بالإخطار فإن ذلك يعد قرينة على أن البضائع قد سلمت طبقا لما هو مدون في سند الشحن . وهذه القرينة في غير صالح المدعي ، وهى قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات . إلا أن وجود هذه القرينة لايمنح الناقل الحق بالدفع بعدم قبول الدعوى ، فالمادة ٢٣٩ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية والمادة ١٩ من قواعد هامبورج لم تقررا للناقل هذا الحق بل إعتبرتا فقط أن عدم الإخطار إنما ينشيء قرينة في غير صالح المدعي ، الأمر الذي نفهم منه أن الدعوى ضد الناقل البحري[١] في حالة عدم الإخطار لا تسقط إلا بالتقادم .

وعلى عكس التشريع البحري ينص قانون التجارة في المادة ٢٥١ فقـرة ١ (وإن كان لا يتحدث عن الإخطار بل عن التحفظات التي يعملها المرسل إليه) على أنه :

" (١) تسلم الشيء محل النقل دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع على الناقل بسبب التلف أو الهلاك الجزئي ما لم يثبت المرسل إليه حالة الشيء ويقيم الدعوى على الناقل خلال تسعين يوما من تاريخ التسليم

(٢) ولا يجوز للناقل التمسك بعدم قبول الدعوى وفقا للفقرة السابقة :

أ- إذا ثبت أن الهلاك أو التلف نشأ عن غش أو خطأ جسيم صدر من الناقل أو من تابعيه .

ب- إذا ثبت أن الناقل أو تابعيه تعمدوا إخفاء الهلاك الجزئي أو التلف .

(٣) يكون إثبات حالة الشيء المشار إليه في الفقرة الأولى من هذه المادة بمعرفة أحد رجال الإدارة أو خبير يعينه القاضي المختص بأمر على عريضة " .

١- ومتعهد النقل الدولي متعدد الوسائط أيضا وذلك بناء على المادة ٢٤ فقرة ١ من إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط .

ومفاد هذا النص أن للناقل البري الحق في التمسك بالدفع بعدم قبول الدعوى في حالة تسلم المرسل إليه البضائع بدون تحفظ . إلا أن هذا الحق ينتفي إذا أثبت المرسل إليه حالة البضائع وأقام الدعوى ضد الناقل خلال تسعين يوما من تاريخ التسليم أو إذا ثبت أن الهلاك أو التلف نشأ عن غش أو خطأ جسيم صدر من الناقل أو من تابعيه أو إذا ثبت أن الناقل أو تابعيه قد تعمدوا إخفاء الهلاك الجزئي أو التلف . وإثبات حالة البضائع الذي تنص عليه المادة ٢٥١ فقرة ١ من قانون التجارة أمر هين إذ يقوم به ليس المرسل إليه بل رجال الإدارة أو خبير يعينه القاضي المختص بأمر على عريضة .

المبحث الثاني
الإخطار بالتأخير

٢٣٤- مثلما أوجب المشرع الإخطار في حالتي الهلاك والتلف أوجبه أيضا في حالة التأخير في تسليم البضائع . وفي ذلك تنص المادة ٢٤٠ فقرة ٤ من قانون التجارة البحرية على أنه : " لا تستحق أى تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع إذا لم يخطر طالب التعويض كتابة عن التأخير خلال ستين يوما من تاريخ التسليم " . كما تنص المادة ١٩ فقرة ٥ من قواعد هامبورج والمادة ٢٤ فقرة ٥ من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط على أنه : " لا يستحق أى تعويض عن أية خسائر تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه إخطار كتابي إلى الناقل خلال ٦٠ يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه " .

وكما هو واضح من النصوص المشار إليها فإن الأثر الذي يترتب على عدم الإخطار عن التأخير في المواعيد المحددة قانونا يختلف عن ذلك الذي بيناه بصدد الإخطار بالهلاك والتلف ، إذ يترتب على إهمال

المضرور في إخطار الناقل بالتأخير منح الناقل الحق في الدفع بعدم قبول الدعوى .

إلا أن المضرور لا يكون في حاجة إلى إخطار الناقل كتابة إذا تم إعلان الناقل بدعوى التعويض عن التأخير خلال ستين يوما من تاريخ التسليم . والمشرع على حق في تقريره ذلك ، إذ أن ما تتضمنه صحيفة الدعوى في هذا الفرض من بيانات يغني عن الإخطار الكتابي [1].

وقد قرر المشرع مدة ستين يوما يجب عمل الإخطار خلالها وإلا يسقط حق المدعي في التعويض . وتبدأ هذه المدة من تاريخ تسليم البضائع (التي وصلت متأخرة) تسليما فعليا لصاحب الحق .

والدفع بعدم قبول الدعوى يعتبر دفعا موضوعيا يجوز إبداؤه في أى مرحلة كانت فيها الدعوى (أى سواء كانت أمام محكمة أول درجة أو ثاني درجة) ولكن لا يجوز إثارته لأول مرة أمام محكمة النقض . ولا يعتبر الدفع بعدم قبول الدعوى من النظام العام فلا تستطيع المحكمة القضاء به من تلقاء نفسها بل يجب أن يدفع به الناقل أمامها ، كما يجوز للناقل النزول عنه مقدما في عقد النقل أو بعد ثبوت الحق فيه .

١- إنظر في عكس ذلك د. عدلي أمير خالد " أحكام دعوى مسئولية الناقل البحري " ٢٠٠٠ ، منشأة المعارف ص ١٤٥ .

الفصل الثالث
تقادم دعوى المسئولية

٢٣٥- تخفيفا لعبء المطالبات ضد الناقل وحفاظا على معالم الإثبات . أرسى المشرع أحكاما خاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل فأفرد أحكاما خاصة بتقادم دعوى المسئولية المقامة ضد الناقل وكذلك أحكاما خاصة بدعوى رجوع الناقل الذي وجهت إليه المطالبة على المتسبب الحقيقي للضرر .

ونظرا لأن المشرع قد أرسى هذه الأحكام لمصلحة الناقل حتى لا تتراكم عليه المطالبات فيعجز بالتالي عن الوفاء بها ، فإن مدة تقادم هذه الدعاوى تعتبر من النظام العام بحيث لا يجوز أن يتدخل الأفراد في تحديدها سواء بالإطالة أو بالتقصير أو بالتنازل عنها قبل ثبوت الحق فيها [١].

ولكن إعمالا لنص المادة ٢٣٧ من قانون التجارة البحرية التي تقرر أنه يحق للناقل أن يزيد من إلتزاماته ومسئولياته فإنه يجوز للناقل إطالة مدة التقادم بشرط أن يذكر ذلك في سند الشحن . كما يجوز له التنازل عن التقادم بعد أن يتقرر له أى بعد ثبوت الحق فيه وذلك إعمالا للمادة ٣٨٨ فقرة ٢ من القانون المدني التي تقرر للناقل الحق في التنازل صراحة أو ضمنا عن هذا الحق .

وفضلا عن ذلك فإن التقادم بالرغم من كونه من النظام العام إلا أنه لا يجوز للمحكمة الحكم به من تلقاء نفسها بل يجب على صاحب الحق فيه الدفع به أمام المحكمة في أية حالة كانت عليها الدعوى أى سواء كانت الدعوى أمام محكمة أول درجة أو أمام محكمة الإستئناف ، ولكن لا يجوز الدفع به لأول مرة أمام محكمة النقض .

ووفقا لنص المادة ٢٤٤ من قانون التجارة البحرية والمادة ٢٥٤ من قانون التجارة فإن التقادم يسري على جميع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل

١- المادة ٣٨٨ فقرة ١ من القانون المدني .

البضائع[1] سواء كانت هذه الدعاوى متعلقة بهلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها وسواء كانت مقامة من الناقل ضد الشاحن (المرسل) أو من الشاحـــن (المرسل) ضد الناقل . وتسري مدة التقادم المنصوص عليها في المواد المذكورة سواء كانت الدعوى تنظر أمام القضاء أو أمام التحكيم .

وقد حدد القانون المدة التي يبدأ بها التقادم كما وضع أحكاما خاصة بوقف وإنقطاع مدة التقادم وهو ما سنعرض له على التوالي في مبحثين .

المبحث الأول : بدء سريان مدة التقادم

المبحث الثاني : وقف وإنقطاع مدة التقادم

المبحث الأول
بدء سريان مدة التقادم

٢٣٦- يختلف حساب بدء سريان مدة التقادم في حالة الدعوى المقامة من صاحب الحق ضد الناقل (الدعوى الأصلية) عنها في حالة دعوى الناقل ضد المتسبب الحقيقي في الضرر (دعوى الرجوع) .

المطلب الأول : تقادم الدعوى الأصلية

المطلب الثاني : تقادم دعوى الرجوع

المطلب الأول
تقادم الدعوى الأصلية

٢٣٧- تنص المادة ٢٤٤ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية على أنه :

" تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم ".

١- لا يسري التقادم على الدعاوى التي لا تكون ناشئة عن عقد النقل كالدعوى التي تنشأ عن عقد بيع البضائع المبرم بين الشاحن والمرسل إليه مثلا .

وتنص المادة ٢٠ من إتفاقية هامبورج والمادة ٢٥ من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط[١] في ذات الخصوص على أنه :

" ١- تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الإتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال سنتين .

٢- تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة أو بتسليم جزء منها ، أو في حالات عدم تسليم البضائع ، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه .

٣- لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة .

٤- يجوز في أى وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقوم في حقه مطالبة بمد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجهه إلى المطالب ، ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات حق ".

ومفاد هذه النصوص أن مدة التقادم هى مدة تقادم قصيرة حددها المشرع البحري بسنتين تبدأ من يوم تسليم البضائع إلى صاحب الحق فيها أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم . هذا إذا تم التسليم في يوم واحد أما إذا تم التسليم في عدة أيام فإن مدة التقادم تحسب من تاريخ الإنتهاء من وضع البضائع كاملة في حيازة المرسل إليه .

والمقصود بالتسليم هو التسليم الفعلي للبضائع للمرسل إليه بحيث تتحقق معه الحيازة الفعلية للبضائع التي تمكنه من فحصها والتأكد من سلامتها ومطابقتها للمواصفات المذكورة في سند الشحن . وبناء عليه فإنه لا يعتبر تسليما فعليا تسليم البضائع إلى مصلحة الجمارك لأنها ليست نائبا عن المرسل إليه في إستلام البضائع وإنما هى تتسلم البضائع وفقا لما يقرره لها القانون من حق بغية الوفاء بالرسوم المستحقة على البضائع [٢]. وأيضا

١- يتطابق نص المادة ٢٥ من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط مع نص المادة ٢٠ من إتفاقية هامبورج مع إختلاف أرقام البنود الخاصة بالنص .

٢- طعن رقم ١٤٩٨، جلسة ١٨ / ١ / ١٩٨٨ ، المكتب الفني سنة ٥٢ .

لا يصح إحتساب مدة التقادم من تاريخ تسليم سند الشحن للربان إذ مثل هذا التسليم ما هو إلا تسليما حكميا وليس فعليا.

أما في حالة ما إذا لم يتم تسليم البضائع للمرسل إليه فإن إحتساب مدة التقادم يبدأ من التاريخ الذي كان يجب أن يتم تسليم البضائع فيه . وكما أشرنا سابقا فإن عدم تسليم البضائع قد يرجع إما إلى هلاك البضائع هلاكا كليا أو إلى سبب آخر كغرق السفينة مثلا ، وفي الفرض الأول يتم حساب التقادم إبتداء من التاريخ المتفق على التسليم فيه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف مماثلة إذا لم يكن هناك ثمة إتفاق ، أما في الفرض الثاني وهو غرق السفينة فإن حساب مدة التقادم يبدأ من التاريخ الذي يعلم فيه صاحب البضائع بغرق السفينة [1].

٢٣٨- ويثار التساؤل عن كيفية حساب مدة التقادم في حالة ما إذا لم يتقدم صاحب الحق في تسلم البضائع أو حضر وإمتنع عن تسلمها . تفترض الإجابة على هذا التساؤل التفرقة بين فرضين : الأول هو عدم تسلم صاحب الحق للبضائع مع علمه بتاريخ وصول السفينة[2] ، والثاني هو عدم تسلمه للبضائع بسبب عدم علمه بميعاد وصول السفينة [3]. فإذا كان صاحب الحق في البضائع لم يتسلم البضائع بالرغم من علمه بميعاد وصول السفينة ، ففي هذه الحالة يبدأ حساب مدة التقادم من تاريخ وصول السفينة المعلوم لديه . أما إذا كان تخلف حضور صاحب الحق عن تسلم البضائع راجع إلى جهله لموعد وصول السفينة فإنه في هذه الحالة يتعين

١- د. مصطفى كمال طه فقرة ٥٧٧ .

٢- يعلم صاحب الحق في البضائع بميعاد وصول السفينة إما من خلال سند الشحن الذي يوضح هذا التاريخ أو من خلال إنتظام الخط الملاحي المعلوم مسبقا ميعاد وصول السفن التابعة له

٣- يفترض عدم علم صاحب الحق في البضائع عندما يكون تاريخ وصول السفينة غير محدد في سند الشحن أو عندما يكون الشحن على خطوط ملاحية غير منتظمة بحيث لا يعلم مسبقا ميعاد وصول السفينة أو عندما يطرأ تعديل في ميعاد وصول السفينة دون أن يخطره الناقل به .

على الناقل إخطار صاحب الحق بموعد وصول السفينة[1] ، فإذا لم يحضر صاحب الحق لتسلم البضائع فإن الناقل يلجأ إلى قاضي الأمور الوقتية لتعيين أمين تودع لديه البضائع ليخطر بعد ذلك صاحب الحق بوجود البضائع لدى الأمين ؛ ويعتبر تاريخ إخطار صاحب الحق بإيداع البضائع لدى الأمين الذي عينه قاضي الأمور الوقتية أو تاريخ بيع البضائع هو التاريخ الذي يبدأ به حساب مدة التقادم .

٢٣٩- ويبقى التساؤل عن وضع صاحب الحق في البضائع الذي حضر لتسلم البضائع ولكنه رفض تسلمها أو إمتنع عن دفع أجرة النقل أو أية مصاريف أخرى ناشئة عن النقل . وفي هذا الخصوص قضت محكمة النقض[2] بأنه لا يقع على عاتق الناقل إخطار صاحب الحق بتاريخ الإيداع لدى الأمين أو بتاريخ بيع البضائع وأن تاريخ حساب مدة التقادم يبدأ من تاريخ رفض صاحب الحق إستلام البضائع ، لأن الحكم بغير ذلك يعد بمثابة إطالة لمدة التقادم وبالتالي بقاء لمسئولية الناقل معلقة ومرهونة بمشيئة صاحب الحـــق .

وأخيرا تجدر الإشارة أنه يجوز وفقا لإتفاقية هامبورج إطالة مدة التقادم في أى وقت أثناء سريان هذه المدة سواء مرة واحدة أو عدة مرات بشرط أن يتم ذلك بإعلان كتابي يوجهه المدعى عليه إلى المدعي .

٢٤٠- أما عندما يكون النقل بريا فهو يخضع لأحكام قانون التجارة التي أشارت في المادة ٢٥٤ منه إلىحساب مدة التقادم بنصها على أنه :

" ١- تتقادم كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء بمضي سنة تبدأ من تاريخ تسليم الشيء إلى المرسل إليه أو إلى الجمرك أو إلى الأمين الذي يعينه القاضي لإستيداع الشيء وتسري المدة في حالة الهلاك الكلي من

١- طعن رقم ٢٥٦ ، جلسة ١٩٨٨/١/٢٥ ، المكتب الفني سنة ٣٩ ، س ق ٥٢ ، ص ١٣٩ .

٢- نقض ٢٢ مايو ١٩٥٨ ، المكتب الفني سنة ١٩ ، ص ١٠٠٢ .

تاريخ إنقضاء الميعاد المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة ٢٤٠ من هذا القانون .
٣- لا يجوز أن يتمسك بالتقادم المنصوص عليه في هذه المادة من صدر منه أو من تابعيه أو خطأ جسيم " .

ومفاد هذا النص أن مدة التقادم في النقل غير البحري هى سنة واحدة بدلا من سنتان وهى مدة تبدأ من تاريخ التسليم سواء إلى المرسل إليه أو إلى الجمارك أو إلى الأمين الذي يعينه قاضي الأمور الوقتية .

أما في حالة الهلاك الكلي فيبدأ حساب مدة التقادم من تاريخ إنقضاء ثلاثين يوما من إنقضاء الميعاد المتفق عليه للتسليم أو من إنقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في حالة عدم الإتفاق على ميعاد للتسليم .

هذا وقد إنفرد قانون التجارة بتنظيم التقادم في حالة الخطأ الجسيم وقرر أنه لا يجوز لمن صدر منه أو من تابعيه خطأ جسيم أن يدفع بالتقادم . وكما هو ملاحظ لم يحدد النص شخصية من صدر منه الخطأ الجسيم ، فلم يقصر هذا الحرمان على الناقل وحده أو على صاحب الحق وإنما ترك الأمر عاما بحيث أنه إذا صدر الخطأ الجسيم من صاحب الحق في البضائع (المدعى عليه) وكانت الدعوى مقامة ضده من الناقل (المدعي) فإنه لا يجوز للمدعى عليه التمسك بالتقادم لصالحه ، وكذلك الأمر إذا كانت الدعوى مقامة من صاحب الحق (المدعي) ضد الناقل (المدعى عليه) فإنه يجوز للناقل التمسك بالتقادم إذا كان قد إرتكب هو أو أحد تابعيه خطأ جسيما .

وبالمقارنة بين أحكام قانون التجارة وكلا من قانون التجارة البحرية وإتفاقية هامبورج يتضح لنا أن هناك إختلاف بين مدة التقادم المقررة في قانون التجارة وتلك التي ينص عليها التشريع البحري . ففي حين ينص قانون التجارة على مدة تقادم سنة واحدة تنص النصوص البحرية على مدة سنتان . وفي حين أجازت إتفاقية هامبورج للمدعى عليه مد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجهه للمدعى لم يشر كلا من قانون التجارة وقانون التجارة البحرية لمثل هذه الإمكانية . هذا فضلا عن أن قانون

التجارة مثله مثل قانون التجارة البحرية لم يشر إلى الحكم الوارد في الفقرة الرابعة من المادة ٢٠ من إتفاقية هامبورج الخاص ببدء مدة التقادم من يوم تسليم جزء من البضائع (الهلاك الجزئي) [1]. وفي حين لم يرد في أى من قانون التجارة وإتفاقية هامبورج أى حكم خاص بتنظيم وقف وإنقطاع التقادم وهو ما خصص له قانون التجارة البحرية أحكاما خاصة به .

المطلب الثاني
تقادم دعوى الرجوع

٢٤١- تفترض دعوى الرجوع أن تكون هناك دعوى تعويض مقامه بصفة رئيسية ضد الشخص الذي يقيم دعوى الرجوع ، ولابد أن تقام دعوى الرجوع في مدة معينة حددها القانون إذا تعداها الشخص يسقط حقه في الرجوع .

وفي ذلك تنص المادة ٢٤٤ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية على أنه :

" وينقضي حق من وجهت إليه المطالبة في الرجوع على غيره من الملتزمين بمضي تسعين يوما من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو إنقضت المدة المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة " .

ومفاد هذا النص أنه يجوز لمن وجهت إليه المطالبة (المدعى عليه في الدعوى الأصلية) الرجوع على غيره بعد مرور تسعين يوما من تاريخ إقامة الدعوى عليه[2] إذا كان لم يقم بعد بالوفاء أو بمرور تسعين يوما من تاريخ الوفاء إذا كان قد قام بتعويض صاحب الحق في الدعوى . ولا

١- د. محمد قايد " المرجع السابق " فقرة ٢٠١ .

٢- قد يكون الرجوع إما بإدخال غيره من الملتزمين في الدعوى أو بإقامة دعوى مستقلة عليهم

يحول دون ذلك إنقضاء مدة تقادم الدعوى الأصلية[1] ، حيث أن مدة إنقضاء دعوى الرجوع مستقلة عن مدة إنقضاء الدعوى الأصلية[2] . ولكن لا يجوز على العكس إقامة دعوى الرجوع بعد إنقضاء مدة التقادم الخاصة بها ، وهذا هو ما قضت به محكمة إستئناف باريس بمناسبة دعوى رجوع ناقل ضد مقاول الشحن ؛ ففي هذه القضية قد وقع الحادث بتاريخ ٢٥ مايو ١٩٧٦ وأقام الشاحن دعواه ضد الناقل بتاريخ ٢٥ يونيو من ذات العام ، وأقام الناقل دعوى الرجوع ضد مقاول الشحن بتاريخ ٧ إبريل ١٩٧٧ أى بعد مرور عشرة أشهر من تاريخ إقامة دعوى الشاحن ضده ؛ فقضت المحكمة بسقوط الدعوى بالتقادم لأن الناقل كان قد تعدى الثلاثة أشهر (المدة المطبقة كانت مدة التقادم المنصوص عليها في إتفاقية بروكسل) إبتداء من تاريخ إقامة الدعوى الأصلية .

هذا في حالة ما إذا لم يف الناقل بمبلغ التعويض ، أما إذا قام الناقل بالوفاء بمبلغ التعويض إختيارا قبل إنقضاء مدة تقادم الدعوى الأصلية فإن حساب مدة التقادم يبدأ من تاريخ الوفاء بمعنى أنه يكون أمامه تسعين يوما من تاريخ الوفاء لإقامة دعوى الرجوع ، فإذا تعدى هذه المدة كان للمدعى عليه في دعوى الرجوع التمسك بتقادم الدعوى حتى ل كانت مدة تقادم الدعوى الأصلية لم تنقضي .

٢٤٢- أما إتفاقية هامبورج فهى تنص في المادة٢٠ فقرة ٥ منها على أنـــه :

" الشخص الذي يحمل مسئولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وإن إنقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات . على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن ٩٠ يوما تبدأ

١- *Rouen 12 Mars 1987 , B.T. 1987 , p. 314 .*

٢- *Cass 22 Juin 1953 , B.T.1953 , p.823 ; 13 Oct. 1953 , B.T. 1954 , p. 208*

من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامـــة عليه "[1].

ويستفاد من هذا النص أنه يجوز لمن يحمل مسئولية إقامة دعوى تعويض (دعوى رجـــوع) رغم إنقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة من ذات المادة وذلك إذا أقيمت الدعوى خلال المدة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات بشرط ألا تقل المدة المسموح بها عن تسعين يوما يبدأ حسابها من اليوم الذي قام فيه بتسوية المطالبة أو من يوم إعلانه بالدعوى المقامة عليه إذا لم يكن قد قام بتسوية المطالبة .

٢٤٣- أما قانون التجارة فقد نظم أحكام التقادم في المادة ٢٥٤ فقرة ٢ منه وهي تنص على أنه :

" .....تتقادم دعوى الناقل في الرجوع على الناقلين المتعاقبين وفقا للفقرة الثانية من المادة ٢٥٢ من هذا القانون بمضي تسعين يوما من تاريخ الوفاء بالتعويض أو من تاريخ مطالبته به رسميا ".

والمقصود من هذا النص تعيين كيفية حساب مدة تقادم دعوى رجوع الناقل على الناقلين المتعاقبين وهي تسعين يوما من تاريخ وفاء الناقل للتعويض أو من تاريخ مطالبة المدعي للناقل (المدعى عليه) بالطريق الرسمي .

ولكن يثار التساؤل هنا عن نطاق تطبيق هذا النص ، هل المقصود به دعوى رجوع الناقل ضد الناقلين المتعاقبين فقط ؟ يستدل من قراءة النص أنه يقصد بالفعل رجوع الناقل ضد الناقلين المتعاقبين فقط وليس ضد أحد المشتركين في عملية النقل ، وهنا يثار تساؤل آخر حول مصير دعوى رجوع الناقل ضد أى شخص آخر غير الناقلين المتعاقبين ، كيف يتم حساب مدة تقادم دعوى الرجوع ضدهم ؟ هل يطبق عليهم نص المادة

١- يتطابق النص المذكور مع نص المادة ٢٥ فقرة ٤ من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط .

٢٥٤ فقرة ١ وهى مدة السنة التي تتقادم بمرورها كل الدعاوى الناشئة عن عقد النقل ؟

إذا كان الأمر كذلك فإننا نحكم بالتالي على الناقل المتعاقـد (المدعى عليه) بتحمل نفقات التعويض وحده دون إمكانية الرجوع ضد المتسبب الفعلي للضرر إذا كان شخصا آخر غير الناقلين المتعاقبين . ففي الحياة العملية غالبا ما يقيم صاحب الحق دعواه ضد الناقل في آخر لحظة في المدة المحددة لإقامة هذه الدعوى أى في نهاية السنة التي قررها له القانون ، الأمر الذي يؤدي إلى فقدان الناقل المتعاقد (المدعى عليه) أى إمكانية للرجوع ضد الشخص المسئول [١]. وبناء عليه يبقى لنا أن نأمل أن يصحح هذا الوضع لأن الهدف من منح الناقل (المدعى عليه) مدة إضافية للرجوع ضد المتسبب في الضرر لا يستهدف الرجوع ضد الناقلين المتعاقبين فقط ولكن يهدف إلى تمكين الناقل (المدعى عليه في الدعوى الأصلية) من إسترداد ما دفعه أو ما سيدفعه من تعويض لصاحب الحق فيه ؛ وبالتالي فمن المنطقي أن تمنح مدة التسعين يوما الإضافية التي ينص عليها القانون للناقل سواء كان رجوعه ضد أحد الناقلين المتعاقبين أو ضد مقاول الشحن أو غيره من الأشخاص المحتمل تدخلهم في النقل وتسببهم في الإضرار بالبضائـــع .

١- *M.TILCHE , " Recours entre professionnels . Pièges de l'action en garanties " , B.T.1995 , p. 828 .*

المبحث الثاني
وقف وإنقطاع مدة التقادم

٢٤٤- سنعرض في هذا المطلب إلى وقف مدة التقادم من جهة وإلى إنقطاع مدة التقادم من جهة أخرى .

المطلب الأول : وقف مدة التقادم

المطلب الثاني : إنقطاع مدة التقادم

المطلب الأول
وقف مدة التقادم

٢٤٥- المقصود بوقف مدة التقادم هو وقف هذه المدة لحين إنتهاء الحدث الذي تسبب في وقف الدعوى ، على أن يتم بعدها تكملة ما تبقى من هذه المدة [١] .

ويتم وقف الدعوى بإتفاق الأطراف أو بوجود ظروف يتعذر معها إتخاذ إجراءات التنفيذ [٢] . ويشترط لوقف مدة التقادم أن يكون إتفاق الأطراف واضح وصريح [٣]، فقد قضى بأن التأجيل المشروط لا يمكن أن يوقف مدة التقادم إذا لم يتحقق الشرط المتفق عليه [٤]، وحتى عندما يكون الإتفاق واضح وصريح فلا يستفيد من وقف مدة التقادم إلا الشخص الذي تم الإتفاق لصالحه وليس الشخص الذي يمنـــح هذا الوقف . وهذا هو ما قضت به محكمة إستئناف *Aix-en-provence* [٥] في قضية تتعلق بنقل دولي بالمبردات كان المرسل إليه قد أطال فيها مدة تقادم الدعوى ستة أشهر

١- د. عبد الرزاق السنهوري " الوسيط في شرح القانون المدني " ١٩٥٨ ، ص ١٠٦٨ فقرة ٦٢٠ وما بعد .

٢- د. محمد عبد اللطيف " التقادم المكسب والمسقط " ١٩٦٦ ، ص ١٢٩ فقرة ١٥٠ وما بعد

٣- *Cass. 27 Fév. 1993 , B.T. 1993 , p. 473 .*

٤- *Aix-en-provence 14 av.1992 , SCAPEL 1992 , p. 81 .*

٥- *Aix-en-provence 7 Fev. 1990 , B.T. 1990 , p. 698 .*

لصالح الناقل يستطيع خلالها هذا الأخير إقامة دعواه ضد المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل . لذا قضت المحكمة بأن دعوى المسئولية المقامة من المرسل إليه ضد الناقل لا تستفيد من هذه المدة وقضت بتقادم الدعـــوى .

ويتم وقف مدة التقادم أيضا عندما يستحيل تماما على صاحب الحق الإدعاء أمام القضاء بسبب القانون أو إتفاق الأطراف أو القوة القاهرة [١] أو أيضا إذا نتجت هذه الإستحالة عن فعل المدين نفسه[٢] كما هو الحال إذا ذكر المدين – على عكس الحقيقة – أن الفواتير " في طريقها للدفع[٣] " أو أنها قد تم دفعها لناقل آخـــر[٤] .

المطلب الثاني
إنقطاع مدة التقادم

٢٤٦- يعني إنقطاع مدة التقادم أن تكون المدة التي إنقضت قبل إنقطاع التقادم وكأنها لم تكن ، وهى لا تدخل في حساب مدة التقادم ، بحيث أنه إذا بدأ سريان التقادم من جديد بعد إنقطاعه تبدأ مدة جديدة مماثلة لمدة التقادم الأصلية[٥].

وفي ذلك تنص المادة ٢٤٤ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية على أنه :

١- *Cass. 17 Fév. 1964, B.T. 1965, p. 8.*

٢- *Cass. 5 Mai 1970, B.T. 1970, p. 254 ; 14 Mai 1969, B.T. 1969 p. 241 ; 5 Mars 1968, B.T. 1968, p. 163 ; Paris 25 Mars 1988, B.T. 1989, p. 46.*

٣- *Paris 23 av. 1977, B.T. 1977, p. 364.*

٤- *Aix-en-provence 21 Juin 1978, B.T. 1978, p. 556.*

٥- د. عبد الرازق السنهوري ، المرجع السابق ، ص ١٠٨٧ ، فقرة ٦٢٧ وما بعد .

Cass. 15 Nov. 1994, SCAPEL, 1995, p. 11.

" وينقطع سريان المدة بكتاب مسجل بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني " .

كما ينص القانون المدني على إنقطاع مدة التقادم ، وفي ذلك تنص المادة ٣٨٣ من القانون المدني على أنه : " ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة ، وبالتنبيه ، وبالحجز ، وبالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تفليس أو في توزيع ، وبأى عمل يقوم به الدائن للتمسك بحقه في إحدى الدعاوى " .

كما تنص المادة ٣٨٤ من القانون المدني على أنه :

" ١- ينقطع التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن إقرارا صريحا أو ضمنيا .

٢-ويعتبر إقرارا ضمنيا أن يترك المدين تحت يد الدائن مالا له مرهونا رهنا حيازيا تأمينـا لوفـاء الديـن " .

ويتضح من نصوص كلا من القانون المدني وقانون التجارة البحرية أن الأخير يضيف على أسباب إنقطاع مدة التقادم الواردة في القانون المدني ثلاثة أسباب إضافية : الخطاب المسجل بعلم الوصول ، تسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة ، وندب خبير لتقدير الأضرار ، وكلها أسباب لا تصلح لإنقطاع التقادم في القانون المدني الذي يشترط لإنقطاع التقادم أن يصل الدائن إلى حد المطالبة القضائية[1] وبإقرار الناقل بحق الطرف الآخر[2].

١- نقض رقم ١٥١٥ س ٥٤ ق جلسة ١٩٨٨/٤/٧ ، نقض رقم ١٨٣٧ س ٥٥ ق جلسة ١٩٨٧/٤/٢٩ عن سعيد أحمد شعلة " قضاء النقض المدني في التقادم " ١٩٨٩ .
طعنى رقم ١٥٩٠ و ١٦٠٠ ، جلسة ١٩٨٠/٥/٢٢ ، المكتب الفني سنة ٣١، س ق ٤٨ ص ١٤٧٦ .طعن رقم ٥١٣ جلسة ١٩٨٤/٢/٢٨ ، س ق ٥٠ .

٢- طعن رقم ٣٣٨، جلسة ١٩٥٣/١١/٥ س ق ٢١ . نقض ١٩٥٦/٥/٣١ ، المكتب الفني سنة ٧ ص ٦٤٢ .

الباب الثاني
التعويض

الباب الثاني
التعويض

٢٤٧- عندما يلجأ أطراف عقد النقل للمحاكم أو للتحكيم (وفقا لإتفاقيه) فإن المدعي يأمل في الحصول على تعويض عن الأضرار التي لحقت بـــه ، إلا في حالة ما إذا كان أطراف العقد قد إتفقوا على إعفاء الناقل من المسئولية ، إذ أنه في هذه الحالة لا يحق للمضرور المطالبة بالتعويض . أما في حالة عدم إتفاق الأطراف على إعفاء الناقل من المسئولية فإن المضرور يحتفظ بحقه في المطالبة بالتعويض عن الأضرار . ولكن نظراً لثقل المسئولية التي تقع على عاتق الناقل فقد قرر له المشرع حدا أقصى للتعويض يلتزم الناقل بأدائه إذا ما تحققت مسئوليته .

وتجدر الإشارة هنا إلى أن المشرع - في تنظيمه لمسألة التعويض - يستخدم تارة إصطلاح " التحديد القانوني للمسئولية " أو " الحد الأعلى للمسئولية " وتارة أخرى إصطلاح " الحد الأقصى للتعويض " ، وكلهم يؤدون ذات المعنى . وفي هذا الصدد نود أن نشير إلى أننا نرى أنه من الأوفق إستخدام إصـــطلاح " الحد الأقصى للتعويض " بدلا من " التحديد القانوني للمسئولية " أو " الحد الأعلى للمسئولية " وذلك لأن المسئولية لا يرد عليها تحديد فالناقل إما أن يكون مسئولا أو لا يكون ، وإنما يرد التحديد على مقدار التعويض الذي يدفعه الناقل فيكون بذلك للتعويض حدا أقصى يلتزم بأدائه الناقل في حالة إصابة البضائع بضرر ما .

٢٤٨- وعندما يتعلق عقد النقل بنقل البضائع بالحاويات فإن هناك مشاكل عديدة تثار بسبب هذا النوع من النقل ؛ فبالرغم من المميزات العديدة التي يقدمها النقل بالحاويات إلا أن هناك صعوبات تواجه الناقل تتعلق بإثبات مكان وزمان وقوع الضرر . فعندما يتسلم الناقل الحاوية فهو في أغلب

الأحيان يتسلمها مغلقة[1] ، ونظرا للسرعة التي يتطلبها النقل ونظرا لأسباب أخرى تجارية لا يفتح الناقل الحاوية ويتم النقل دون أن يطلع الناقل على محتوى الحاوية . وعند التسليم يحدث أن يكتشف المرسل إليه أن ضررا قد أصاب البضائع فيرجع ضد الناقل الذي سلمه البضائع (الناقل الأخيـــر) الذي يكون قد نفذ في الغالب جزء بسيط جدا من النقل لا يستقيم معه أن يكون الضرر قد حدث خلاله ، فيقوم الناقل بتعويض المرسل إليه معتمدا على أنه له حق الرجوع ضد المتسبب الحقيقي في الضرر ، وهنا يصطدم بمشكلة إثبات مكان وزمان الضرر فيصعب أو يستحيل عليه إثبات أن الضرر لم يكن بسببه وإنما حدث قبل تسلمه البضائع من الناقل الذي سبقه في سلسلة الناقلين ، فيتحول بذلك الناقل إلى " ضامن لجميع مخاطر النقل " بمعنى أنه يتحمل بصورة نهائية مسئولية تعويض المضرور عن أضرار لم يتسبب فيها . هذا فضلا عن أن الناقل الذي يقوم بتعويض المضرور يعاني عند رجوعه ضد الشخص المتسبب في الضرر – عندما ينجح في إثبات مكان وزمان وقـــوع الضـــرر – من قصر المدة المتاحة له لإجراء هذا الرجوع .

وبناء عليه فسوف تنقسم الدراسة في هذا الباب إلى فصلين : الفصل الأول يتعلق بأثر التحوية على حساب التعويض ، والفصل الثاني يتعلق بالحد الأقصى للتعويـــض .

الفصل الأول : أثر التحوية على حساب التعويض

الفصل الثاني : الحد الأقصى للتعويض

١- يقع على عاتق المرسل شحن البضائع ورصها في الحاويات كما يلتزم بتوفير الحماية الكافية لها بداخل الحاوية . إنظر في ذلك :

Cass. 16 nov. 1983 , B.T. 1984 p. 385 ; 20 fév. 1990 inédit .

الفصل الأول
أثر التحوية على حساب التعويض

٢٤٩- عندما يطالب صاحب الحق في الدعوى بالتعويض فهو يطالب بالتعويض عن ضرر ما قد أصابه . وفي مجال النقل بالحاويات يتخذ هذا الضرر صورتين : الأولى تتمثل في الضرر الذي يصيب الحاوية ذاتها والثانية تتمثل في الضرر الذي يصيب البضائع المنقولة داخل الحاوية (البضائع المحواة) .

المبحث الأول : التعويض عن الضرر الذي يصيب الحاوية

المبحث الثاني : التعويض عن الضرر الذي يصيب البضائع المحواة

المبحث الأول
التعويض عن الضرر
الذي يصيب الحاوية

٢٥٠- في حالة إصابة الحاوية ذاتها بضرر ما يثار التساؤل حول كيفية حساب التعويض عن الحاوية[1] ، هل يتم تعويض الشاحن على أساس أن الحاوية وسيلة تغلفة *mode d'emballage* وبالتالي تعتبر في حكم البضائع أم وسيلة نقل *moyen de transport* ؟ : الإجابة على هذا التساؤل هينة وهامة في ذات الوقت ؛ فهي هينة لأنه يكفينا إلقاء نظرة على الحاوية نفسها لنعرف ما هي طبيعتها ، وهي هامة لأن معرفة ما إذا كانت الحاوية وسيلة تغلفة أم وسيلة نقل يسمح لنا بتحديد النظام القانوني الواجب التطبيق على الناقل وبالتالي معرفة ما إذا كان الناقل سيستفيد من الحد الأقصى للتعويض أم لا .

١- إذا كانت مقدمة من الشاحن (المرسل) .

ولكن بالرغم من بساطة الإجابة على هذا السؤال إلا أنه من المدهش ملاحظة أنه يسود جو من الشك حول تعريف الحاوية . فوفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل متعدد الوسائط (جنيف لسنة ١٩٨٠) ووفقاً لنظام النقل الدولي للحاويات بالسكك الحديدية *Réglement concernant Le transport ferroviaire international des conteneurs* تعتبر الحاوية وسيلة نقل ؛ في حين أنها (الحاوية أو أي أداة أخرى مشابهة لتجميع البضائع) تعتبر وحدة مستقلة عن البضائع وفقا لإتفاقية هامبورج [١] .

أما بالنسبة للقضاء فهو متردد فنجد أحياناً أن القضاة يعاملون الحاوية على أنها وسيلة نقل وأحياناً أخرى على أنها وسيلة تغلفة [٢]، الأمر الذي يؤثر بالطبع على مسئولية الناقل ؛ فعند وصف الحاوية بأنها وسيلة نقل سوف يلتزم الناقل بدفع تعويض كامل عن الضرر [٣] لأنه لا يحق له الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض إلا في حالة الضرر الذي أصاب

١- *Règles de Hambourg B.T. 1992 , n 2496 , p. 2 a 20 surtout p. 3 .*
وقعت مصر على قواعد هامبورج في ١٩٧٨/٣/٣١ ووافقت عليها بتاريخ ١٩٧٩/٣/١٠ بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩ . وقد نشر كلا من الإتفاقية والقرار المذكور وقرار نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية رقم ٣٥ لسنة ١٩٩١ الخاص بنشرها بالجريدة الرسمية بالجريدة المذكورة بتاريخ ١٩٩١/٤/١١ – العدد ١٥ . وقد أعيد نشرها بالجريدة الرسمية مرة أخرى (بسبب وجود أخطاء مادية) بتاريخ ١٩٩٢/٦/٨ العدد ٢٥ . هذا وقد نفذت هذه الإتفاقية في مصر اعتباراً من أول نوفمبر ١٩٩٧ . وقد دخلت الإتفاقية حيز النفاذ إعتباراً من أول نوفمبر ١٩٩٢ والدول التي صدقت عليها هي : (مصر – أوغندا – تنزانيا – تونس – بربادوس – المغرب – رومانيا –شيلي – لبنان – هنجاريا – سيراليون – نيجيريا – بتسوانا – كينيا – ليسوتو – بوركينا فاسو – غينيا – ملاوي – زامبيا – النمسا – الكاميرون – تشيكوسلوفاكيا – جامبيا – جورجيا .

٢- *Paris 7 av. 1981 ; B.T. 1981 , p. 304 ; Trib. Com. Bordeaux , 18 Août 1981 , B.T. 1982 , p. 125 .*

٣- *Aix - en - provence 18 Déc. 1981D.M.F. 1981, p. 559, note R.A.*
بموجب هذا الحكم اعتبرت المحكمة أن الحاوية جزء من السفينة حاملة الحاويـــات .

البضائع نفسها . أما إذا اعتبرنا أن الحاوية وسيلة تغلفة [١] فإن الحاوية نفسها تعتبر في مقام البضائع وتسمح بذلك للناقل - في حالة إصابتهـا بالضـرر - بالاستفـادة من الحـد الأقصى للتعويـض المقـرر لـه [٢].

ونرى أنه لا داعي لهذا الشك حول تعريف الحاوية فهي بدون شك ليست وسيلة نقل مستقلة وذلك لسبب بسيط وهو أنها تحتاج إلى وسيلة نقل لنقلها من مكان إلى آخر . وهذا هو ما قضت به محكمة المجموعة الأوربية *Cour de justice des communnautés européennes* [٣] بمناسبة تقدير المصاريف المتعلقة بنقل بضائع تم شرائها في هونج كونج وتم نقلها بطريق البحـر - بعد تحويلهـا - إلى هامبـورج (بألمانيـا) ثم بطريق البر حتى فرانكفورت . فقد كان على المحكمة تقدير ما إذا كانت الحاوية وسيلة نقل أم وسيلة تغلفة حتى تتمكن من تحديد كيفية حساب مصاريف النقل . وأجابت المحكمة بطريقة واضحة جداً وإعتبرت أن " الحاوية ليست وسيلة نقل طبقاً للمادة ١٥ فقرة ٢ من قواعد المجموعة الأوربية بتاريخ ٢٨ مايو ١٩٨٠ المتعلقة بقيمة البضائع في الجمارك " . فالحاوية ما هي إلا طريقة تغلفة من نوع جديد [٤] وهي تختلف عن كل طرق التغلفة الأخرى بحجمها الكبير وبإمكانية إستخدامها أكثر من مرة ، وبما أنها أداة مستقلة عن السفينة أو عن أي وسيلة نقل أخرى فهي قابلة للإستخدام المتكـرر . وهذا هو ما أكدته تجربة التأمين في هذا المجال حيث تعامل شركات التأمين الحاوية معاملة البضائع وتستخرج لها

١- د. إبراهيم مكي ، المرجع السابق ، ص ٩ وما بعد .
M.REMOND – GOUILLOUD, " Droit maritime " op. cit. no 575 .

٢- *Trib. Com. Bordeaux 18 août 1981, B.T. 1982, p. 125; Trib com Marseille 15 Oct. 1991, B.T. 1992, p. 120 .*

٣- *C.J.C.E. 6 Juin 1990, B.T. 1991, p.76 .*

٤- *Rouen 23 Mai 1991 deux arrêts , B.T. 1991 p. 607 .*

بوليصة تأمين مستقلة تسمى ببوليصة " تأمين الحاويات " [١] . ومن هنا يجب أن تتم عملية نقل الحاوية فارغة بموجب عقد نقل بحيث يسمح للناقل – في حالة إصابتها بضرر – بالاستفادة من الحد الأقصى للتعويض المقرر له في إصابة البضائع بضرر .

٢٥١– وتجدر الإشارة هنا إلى أن ما ذكر ينطبق فقط في حالة ما إذا كان الشاحن هو الذي قدم الحاوية للناقل وليس في حالة ما إذا كانت الحاوية مقدمة من الناقل نفسه ، لأنه في هذه الحالة الأخيرة يتم إستخدام الحاوية بموجب عقد إيجار *contrat de location* أو قرض إيجار حاويات *crédit bail de conetneurs* يخضع لقواعد قانونية مختلفة عن القواعد التي تحكم عقد النقل [٢] . وبالتالي لا يمكننا مثلاً تطبيق مدة التقادم القصيرة التي ينص عليها المشرع على المصاريف الخاصة بتثبيت الحاوية على رصيف الميناء بحجة أن هذه المصاريف قد تم دفعها بمناسبة النقل .

وهذا هو أيضاً الوضع عندما يتعهد الناقل الثاني بإعادة الحاوية فارغة للناقل الأول بعد تمام النقل ففي مثل هذه الحالة يعتبر هذا التعهد تعهد من نوع خاص ومستقل عن عقد النقل ولا يخضع للقواعد القانونية التي تحكم هذا الأخير وبالتالي لا يستفيد الناقل من الشروط الإتفاقية الخاصة بتحديد المسئولية والتي كان قد أدرجها في عقد النقل [٣] . ومع ذلك يختلف

١– إنظر في تطبيق هذا التأمين :

Paris 2 Oct. 1985, B.T. 1986, p. 149; Rouen 23 Juin 1983, B.T. 1984, p. 489

٢– *Aix - en - provence 19 Fév. 1987,D.M.F. 1988. p.756; Paris 17 Nov. 1994, D.M.F. 1986, p.282 .*

٣– *Aix-en-provence 25 Mai 1988 , D.M.F. 1990 , p. 250 ; Le droit positif français D.M.F. 1991 , p. 89 n 47*

الوضع عندما يكون الشاحن " قد تعهد في عقد النقل نفسه بالسماح للناقل بالتصرف في نطاق هذا العقد " (١) .

المبحث الثاني
التعويض عن الضرر
الذي يصيب البضائع المحواة

٢٥٢- بالرغم من أن الحاوية متينة وسميكة ومغلقة بإحكام فتمنع بذلك السرقة وتتحمل الصدمات إلا أنها تحول دون إطلاع الناقل على محتوياتها ، فإذا إتضح لحظة التسليم أن البضائع هالكة أو أصابها التلف فإنه يصعب على الناقل (المتعاقد أو الأول إذا كان النقل متعاقب) تحديد مكان وزمان وقوع الضرر فيفقد بالتالي حقه في الرجوع على الناقل المتسبب في الضرر ليجد نفسه مسئولاً وحده وبصورة نهائية عن الضرر . هذا فضلا عن صعوبة حساب التعويض في حالة النقل متعدد الوسائط ، حيث لا توجد نصوصا خاصة بهذا النوع من النقل الأمر الذي يضطرنا إلى تطبيق نصوص قانون التجارة الخالية من أى نص يفيد كيفية حساب التعويض في حال النقل بالحاويات .

المطلب الأول : صعوبة إثبات مكان وزمان حدوث الضرر وأثره على المسئولية

المطلب الثاني : صعوبة حساب التعويض

١- *Aix - en - provence 16 Janv. 1990, B.T. 1990. p. 643.*

المطلب الأول
صعوبة إثبات مكان وزمان حدوث الضرر وأثره على مسئولية الناقل

٢٥٣- حتى يتأكد الناقل من صحة البيانات التي أدلى بها الشاحن في سند الشحن لوصف البضائع ،منح المشرع للناقل الحق في التحقق من مضمون الحاوية وعمل التحفظات اللازمة إذا إكتشف أن البضائع الموجودة بالحاوية غير مطابقة للبيانات المدونة في سند الشحن . على أنه وإن كان هذا الحق مسلم به من الناحية النظرية إلا أنه يصعب تطبيقه عملياً خاصة عندما يكون الضرر غير ظاهر . فلأسباب عملية وتجارية لا يتحقق الناقل من محتوى الحاوية وذلك لأنه غالباً ما يقوم الشاحن بتستيف البضائع بنفسه *Stowage-arrimage* داخل الحاوية وبتسليم الحاوية مختومة ومغلقة بالأقفـال ،[1] فلا يملك الناقل فتح الحاوية لتفريغ البضائع منها ومراجعتها . فعملية تحقق الناقل من عدد ووزن وحجم البضاعة المشحونة ليس بالأمر الهين لأنها تستلزم إستخدام وسائل ليست في متناول الناقل ، هذا بالإضافة إلى وجوب إتمام عملية الشحن بسرعة لتفادي تعطل السفينة على الرصيف حيث أننا نعرف أن المبدأ في مجال النقل هو سرعة وصول البضائع .

وفضلاً عن ذلك فإنه وفقاً للعرف السائد ولأسباب تجارية لا يتحفظ الناقل على حالة البضائع[2] لأن الشاحن الذي يريد طلب إئتمان من البنوك بضمان البضائع يجب عليه أن يقدم سند شحن نظيف *clean bill of lading* أي خال من أي تحفظات (المادة ١٨ من قواعد العادات

١- *M. TILCHE , " Palette filmées . Suites de dommages " B.T. 1995 , p. 52 ; N.SOISSON , " La liberté contractuelle dans les clauses du connaissement " Th Paris 1992 , p. 437 .*

٢- إنظر في التحفظات الخاصة بالبضائع وأثرها على حجية سند الشحن د. سميحة القليوبي " المرجع السابق " ص ٢٣٤ .

والممارسات الموحدة الخاصة بالإعتمادات المستنديـة لسنـة ١٩٨٤ (*Uniform Customs and practice for documentary crédits*) . ويعني ذلك أن الناقل قد تسلم البضائع في حالة جيدة ومطابقة لبيانات الشاحن المدونة في سند الشحن . ومن هنا نشأ العرف بين الشاحنين والناقلين على تداول سند شحن نظيف أي خال من التحفظات وذلك في مقابل حصول الناقل على خطاب ضمان *Letter of guarantee - Lettre de garantie* يتعهـد بموجبـه الشاحن بضمان كافة النتائج المترتبة على عدم مطابقة البضائع عند التسليم للبيانات الواردة في سند الشاحن خاصة إذا تعرض الناقل للمطالبة من قبل الغير بتعويض الضرر .

٢٥٤- ولكن خطاب الضمان وإن كانت له حجيته[١] بين الناقل والشاحن إلا أنه لا يجوز الاحتجاج به قبل الغير حامل سند الشحن . وهذا هو ما قضت به محكمة النقض المصرية [٢] " هذه الخطابات ، بإعتبارها حجة على عاقديها وحدهما – الشاحن والناقل – ولا يجوز الاحتجاج بها على الغير من حاملي سند الشحن ، لا مخالفة فيها للقانون المصري الذي يجيز في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات عكس ما ورد في سند الشحـن ، كما أنه – وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة – لا مخالفة فيها لمعاهدة سندات الشحن الموقعة في بروكسل طالما أن المقصود منها دحض قرينة الإثبات المستمدة من سند الشحن في العلاقة بين الناقل والشاحن ولم تتضمن إتفاقاً على إعفاء الناقل من المسئولية ولم تكن مشوبة عند إصدارها بقصد إيهام الغير وإدخال الغش عليه عند تداول سند الشحن .. " .

١- إنظر في حجية خطابات الضمان وأثرها على حجية سند الشحن د. سميحة القليوبي " المرجع السابق " ص ٢٣٦ .

٢- إنظر في عدم إمكانية الاحتجاج بخطاب الضمان على الغير : نقض ١٩٧٦/١٢/٢٧ ، المكتب الفني سنة ٢٧ ، ص ١٨١٤ . طعن رقم ٣٣٩ ، جلسة ١٩٧٥/٦/٢٢ . المكتب الفني سنة ٢٦ ، س ق ٤٠ ، ص ١٢٤٧ . نقض١٩٦٦/٣/٢٢ ، المكتب الفني سنة ١٧ ، ص ٦٢٧ .

وهذا أيضاً ما تقرره إتفاقية هامبورج فقد نصت المادة ١٧ في فقرتها الثانية على أن كل خطاب ضمان يتعهد الشاحن بموجبه بتعويض الناقل عن الخسارة التي تنتج عن قيام الناقل أو من ينوب عنه بإصدار سند شحن نظيف من أي تحفظات بشأن البيانات المقدمة من الشاحن لإدراجها في سند الشحن ، يكون باطلاً ولا يترتب عليه أي أثر تجاه أي طرف ثالث بما في ذلك أي مرسل إليه يكون قد حول إليه سند الشحن .

ولكن تثار المشكلة عند وصول البضائع لمكان التسليم وعندما يقوم المرسل إليه بتفريغها من الحاوية [١] *unloading - -discharge* *débarquement –déchargement* فيكتشف أن البضائع الموجودة أمامه غير مطابقة للبيانات المدونة في سند الشحن . وبما أنه لا يجوز الاحتجاج بخطاب الضمان على المرسل إليه فإن الناقل يلتزم بتسليم البضائع إلى حامل سند الشحن بحالتها الموصوفة فيه دون أن يكون في استطاعته أن يحتج عليه بحالة البضائع المذكورة في خطاب الضمان . فإذا كانت حالة البضائع مخالفة للبيانات المدونة في سند الشحن فإن الناقل يكون مسئولاً في مواجهة صاحب الحق وملزم بتعويضه عن الأضرار التي لحقت بالبضائع[٢] . إلا أنه في رجوعه على تابعيه يواجه الناقل مشكلة إثبات مرحلة النقل التي وقع فيها الضرر ، وبما أنه لا توجد أية تحفظات على حالة البضائع في سند الشحن فإن مثل هذا الإثبات يعد أمراً مستحيلاً وبالتالي يجد الناقل نفسه المسئول الوحيد عن الضرر لأن كلا من الناقلين مفترض فيه أنه تسلم البضائع في حالة جيدة .

١- إنظر في تعريف التفريغ :

=Aix - en - provence 24 Nov. 1994, D.M.F. 1996. p.53., obs. Y. TASSEL.

٢- إنظر على عكس ذلك حالة أعفى فيها الناقل من المسئولية لأنه أثبت أن السبب في الضرر كان سبب أجنبي :

Cass. 24 Mai 1994, D.M.F. 1994, p. 704, obs. Y.T.

ومن المؤكد أن التطور التكنولوجي يسمح لنا اليوم بإثبات بعض الأمور التي كان من المستحيل إثباتها في الماضي كالعطل في أجهزة التبريد أو التسخين مثلاً حيث أنه في هذا المجال يوجد بداخل الحاويات جهاز للحفاظ على درجة الحرارة بصفة مستمرة مع إيضاح اليوم والساعة التي تعطل فيها الجهاز . ويوجد أيضاً أجهزة لتسجيل قوة الصدمة التي تعرضت لها الحاوية والتوقيت الذي حدثت فيه هذه الصدمـــة . ولقد أثيرت حديثاً قضية أمام محكمة *Nanterre* [١] في فرنسا في هذا الشأن حيث أثبت هذا الجهاز أن الحاوية التي قد عانت من رحلة طويلة " رحلة بحرية في جزر هاواي ثم رحلة بالسكك الحديدية في كاليفورنيا وأخيراً رحلة بحرية من أمريكا لفرنسا " قد تعرضت إلى صدمات شديدة جداً أثناء رحلتها في كاليفورنيا بالسكك الحديدية .

وفـــي إنتظار إنتشار إستخدام هذه الأجهزة في جميع مجالات النقل وفي كل الدول تبقى مشكلة الإثبات قائمة ، وهى تتجلى بشكل خاص في مجال النقل متعدد الوسائط بالحاويات حيث يجد كلا من الناقل المتعاقد والناقل الأخير نفسه في موقف صعب لأنه يضطر إلى تحمل مسئولية أكبر من المسئولية الواجبة التطبيق عليــه .

الفرع الأول : موقف الناقل الأخير

الفرع الثاني : موقف الناقل المتعاقد

١- *Trib. Com. Nanterre 5 Janv. 1989, B.T. 1990, p. 87 .*

الفرع الأول

موقف الناقل الأخيـر

٢٥٥- ليست هناك أية مشكلة في حالة النقل البسيط حيث لا يتدخل إلا ناقل واحد يدفع مبلغ التعويض للشاحن عن الضرر الذي تسبب فيه دون الرجوع ضد أى شخص آخر وبالتالي دون مواجهة مشكلة الإثبات التي نحن بصدد الحديث عنها . ولكن تثار المشكلة في حالة تدخل أكثر من شخص في تنفيذ عملية النقل (ناقلين - وكلاء شحن وتفريغ - وكلاء عبور إلخ ..) كيف يثبت كل منهم أن الضرر لم يحدث أثناء فترة تواجد البضائع بين يديه خاصة وأن البضائع موضوعة داخل حاويات مغلقة لا يتحقق من محتواها أى منهم للأسباب التي ذكرناها أعلاه ؟

حتى وقت ليس ببعيد (قبل صدور قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩) كانت المسئولية تنتقل من ناقل إلى آخر إلى أن تصل إلى الناقل الأخير الذي يقوم بتسليم البضائع للمرسل إليه الذي يكتشف إصابة البضائع بضرر فيحمل الناقل الأخير مسئولية هذا الضرر . وبما أن الناقل الأخير لم يتحفظ على حالة البضائع عند إستلامه إياها من الناقل الذي سبقه في سلسلة الناقلين فإنه كان يفترض وقوع الضرر بين يديه ، في الوقت الذي غالبا ما يكون فيه الناقل الأخير لم يقم إلا بتنفيذ جزء بسيط من النقل بعد رحلة طويلة وشاقة تكون قد عانت منها البضائع ، فيتواجد بذلك في موقف لا يحسد عليه حيث أنه يتحمل مسئولية عملية النقل بأكملها .

أما اليوم وبعد صدور قانون التجارة رقم ١٧ سنة ١٩٩٩ جاء نص المادة ٢٥٢من قانون التجارة بالحل العادل لهذه المشكلة حيث نصت هذه المادة على أنه " إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسئولاً بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده ويقع باطلاً كل شرط على خلاف ذلك" . ولم يكتف النص بإيجاد الحل للمشكلة ولكنه أيضاً أوضح لنا كيفية تطبيق هذا

الحل فى حالة ما إذا دفع أحد الناقلين التعويض أو طولب به رسمياً فقد نصت الفقرة الثانية من المادة ٢٥٢ على أنه " إذا دفع أحد الناقلين المتعاقدين التعويض أو طولب به رسمياً كان له الرجوع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجرة النقل، وتوزع حصة المعسر منهم على الآخرين بالنسبة ذاتها. ويعفى من الإشتراك فى تحمل المسئولية الناقل الذى يثبت أن الضرر لم يقع فى الجزء الخاص به من النقل " . وبناء على هذا النص سوف يتحمل كل ناقل نصيبه من المخاطر ويستطيع بذلك الناقل الأول (أو المدعى عليه) إسترداد مبلغ التعويض الذي دفعه للشاحن بدون حاجة إلى إثبات المسئول عن الضرر : فالجميع في هذه الحالة مسئولين .

٢٥٦- ولكن يبقى التساؤل حول مصير دعوى الناقل (المدعى عليه) ضد شخص آخر غير أحد الناقلين المتعاقبين . ماذا سيكون مصير دعوى الناقل ضد مقاول الشحن والتفريغ مثلا إذا كان هو المتسبب في الضرر ؟ هل سيطبق عليه نص المادة ٢٥٢ من قانون التجارة فيكون بالتالي مسئولا بالتضامن مع الناقلين ؟ أم أنه سيفلت من المسئولية بسبب عجز الناقل عن إثبات خطئه خاصة إذا أقام الشاحن دعواه في آخر يوم من السنة المقررة له لإقامة الدعوى ضد الناقل ؟

في ظل الوضع الراهن وهو صعوبة إثبات مكان وزمان وقوع الضرر نخشى ليس فقط على الناقل (المدعى عليه) بل أيضا على جميع الناقلين المتعاقبين أن يتحولوا إلى ضامنين لجميع مخاطر النقل في الوقت الذي يبقى فيه المتسبب الحقيقي في الضرر بدون أى حساب . ولإيضاح هذا الوضع يكفي أن نتصور أن المرسل إليه قد أقام دعوى ضد الناقل الأخير في سلسلة الناقلين المتعاقبين ، وأن نتصور أن الناقل الأخير بسبب عجزه عن إثبات مكان وزمان وقوع الضرر إضطر للإستناد إلى نص المادة ٢٥٢ من قانون التجارة لإدخال جميع الناقلين المتعاقبين كمسئولين معه بالتضامن قبل المدعي حتى لا يتحمل وحده أعباء التعويض . لنا أن نتصور أن الضرر قد وقع أثناء تواجد البضائع بين يدي مقاول الشحن

والتفريغ مثلا ، هل يكون من العدالة أن يتحمل الناقلين وحدهم تبعة أخطاء الغير ؟ نرى أنه كان من الأصح أن يقرر المشرع تقسيم مخاطر النقل ليس فقط بين الناقلين المتعاقبين ولكن بينهم وبين جميع المتدخلين في عملية النقل بالحاويات لأن مخاطر النقل لا تكون فقط أثناء عملية النقل بمعناها الحرفي ولكن أيضا أثناء تداول البضائع وغير ذلك من العمليات المادية التي تمر بها البضائع .

يبقى أن نشير إلى أن نص المادة ٢٥٢ من قانون التجارة تتحدث عن حالة تنفيذ عقد نقل واحد يتم تنفيذه بواسطة عدة ناقلين ، الأمر الذي يدل على أن تعاقد المرسل مع ناقل واحد يقوم بدوره بالتعاقد مع ناقل آخر ، يتعاقد هو الآخر مع ناقل ثالث إلخ ... لا يدخل ضمن نطاق تطبيق المادة المذكورة فتبقى بالنسبة لهم مشكلة الإثبات قائمة . ففي هذا الوضع لا نجد ما يشير إلى تقرير مدة إضافية لرجوع هذا الناقل ضد المتسبب في الضرر الأمر الذي يعني أنه سيواجه ذات المشكلة المذكورة أعلاه عندما يقيم صاحب الحق في الدعوى دعواه في آخر يوم من السنة المقررة له لإقامة دعواه ضد الناقل .

هذا في حالة ما إذا كان النقل بريا أما إذا كان النقل بحريا فلا يوجد نص مماثل لنص المادة ٢٥٢ من قانون التجارة ، وبالتالي تبقى مشكلة الإثبات قائمة بالنسبة لهم .

الفرع الثاني

موقف الناقل المتعاقد

٢٥٧- عندما يتم النقل المتتابع بعقود نقل متفرقة يتعرض الناقل الأول لذات الظروف التي يتعرض لها الناقل الأخير السالف ذكرها ، ويحدث ذلك عندما يكون المدعي هو المرسل وليس المرسل إليه . ففي هذه الحالة يقيم المرسل الدعوى ضد الناقل الأول الذي يقوم بدوره بالرجوع ضد باقي الناقلين المتعاقبين بصفتهم مسئولين بالتضامن معه عن الأضرار التي أصابت البضائع . ولكن يتعرض الناقل الأول لمشكلة الإثبات

ولإحتمال تحمله مخاطر النقل وحده عندما يثبت الناقلين المتعاقبين أن الضرر لم يقع في الجزء الخاص بهم من النقل ؛ ففي هذه الحالة يضطر الناقل الأول أو المتعاقد إلى دفع مبلغ التعويض على أمل إسترداده من المتسبب الحقيقي في الضرر إذا نجح في إثبات مكان وزمان الضرر ، وهو إثبات صعب للغاية خاصة عندما يقيم المرسل دعواه في آخر يوم من السنة المقررة له لإقامة الدعوى [١].

٢٥٨- وتطرأ مشكلة أخرى عندما يتفق الناقل مع المرسل على إطالة مدة تقادم دعوى المسئولية التى يحق للمرسل خلالها من إقامة دعواه ضده ، أى عندما يوافق الناقل مثلاً على أن تكون مدة تقادم الدعوى المقامة ضده من المرسل أو من يمثله سنتين بدلاً من سنة أو سنة ونصف بدلاً من سنة إلخ.. والسؤال الذي يثار هنا هو الآتي : هل تستفيد دعوى رجوع الناقل المتعاقد ضد المتسبب الحقيقي في الضرر من إطالة مدة التقـادم ؟ فى هذا الشأن قررت المحكمة التجارية بباريس[٢] بأنه لا تستفيد دعوى الرجوع من المدة المضافة وذلك لأن الإتفاق على إطالة مدة التقادم لا ينتج أثاره إلا بين الطرفين الذين عرضوه وقبلـوه . ونرى أن موقف المحكمة التجارية بباريس مجحف بالنسبة للناقل المتعاقد الذى لا يستطيع إقامة دعوى الرجوع إلا فى المدة المقررة لإقامة الدعاوى الناتجة عن عقد النقل بصفة عامة وهى مدة السنة التي يقيم خلالها المرسل دعواه ضد الناقل . وهنا تتكرر المشكلة «بحيث أنه إذا أهمل الشاحن مثلاً ولم يقم دعواه على الناقل المتعاقد إلا فى نهاية مدة التقادم العادية فهو يضيع بذلك على الناقل المتعاقد ممارسة حقه فى الرجوع ضد الناقل ويحوله إلى "

١- *M. TILCHE " Recours entre professionnels . Pièges de l'action en garanties " B.T. 1995 p. 828.*

٢- *Trib. Com. Paris 21 Juin 1993 , B.T. 1993 , p. 523 .*

وإنظر فى تفسير شرط إطالة مدة التقادم.

Cass. 18 Oct. 1994 ; B.T. 1995 , P. 538.

ضامن لجميع المخاطر " لأنه يحمله المسئولية بصورة نهائية حتى وإذا كان المتسبب فى الضرر معروف . ولذلك كان لمحكمة إستئناف *Rouen*[1] موقف مخالف لموقف المحكمة التجارية بباريس وقضت بقبول دعوى الرجوع فى المدة المحددة لها وذلك على أن يبدأ حساب المدة من أول يوم فى دعوى الشاحن ضد الناقل المتعاقد بصرف النظر عما إذا كانت هذه الدعوى قد تم إقامتها خلال المدة المنصوص عليها فى القانون أو فى خلال المدة المنصوص عليها بالإتفاق (المدة الإضافية) .

ونحن نؤيد حكم محكمة إستئناف *Rouen* لأنه إذا كان ليس هناك أى نص قانوني يمنع إطالة مدة تقادم دعوى المرسل ضد الناقل المتعاقد ولا مدة تقادم دعوى الرجوع فما الذى يمنع – طالما أنه مسموح بإطالة مدة التقادم بالنسبة لدعوى المرسل – من إطالة مدة التقادم بالنسبة لدعوى الرجوع ؟

٢٥٩- ويلاحظ أن رجوع الناقل المتعاقد ضد الشخص الذي تسبب في حدوث الضرر بعد تعويض المرسل ودياً يضعه أيضاً فى وضع حرج . فمن الممكن فى هذه الحالة أن يدعي هذا الشخص أن الناقل المتعاقد قد قام بتعويض المرسل بدون وجه حق إما لأنه لم يدفع بدفع كان من الممكن أن يدفع به هذا الشخص أو لأن الضرر الذى يقيم على أساسه المرسل دعواه ليس له مبرر[2]. وعلى سبيل المثال قد قضى بأن شركة التأمين الضامنة للناقل المتعاقد والتى دفعت التعويض كاملاً للمرسل لن تسترد من المسئول عن الضرر إلا ثلثي المبلغ فقط وذلك لأن القضاة قد حكموا بإشتراك المرسل فى المسئولية لخطئه فى تستيف البضائع داخل

١- *Rouen 12 Mars 1987 , B.T. 1987, P. 314.*

٢- *Paris , 14 Mai 1970, B.T. 1970, P. 183; 10 Juill, 1975, B.T. 1975, P. 419, Lyon 22 av. 1988, B.T. 1989, P. 176.*

الحاوية[١]. وهذا هو أيضاً شأن شركة التأمين التى قامت بتعويض مجمع تجاري تعويضاً كاملاً والتى قد قضى فى شأنها فيما بعد بأن تحملها هذا التعويض كان بدور مبرر[٢].

ولتفادى مثل هذه الدفوع الغير مقبولة فإن هناك حلا مؤقتا من الممكن الأخذ به ألا وهو إقامة الناقل المتعاقد دعوى ضد المتسبب في الضرر تسمى "بدعوى إثبات الحالة " *action déclaratoire* وذلك بدون المطالبة بأية مبالغ ، وتعتبر هذه الدعوى بمثابة تصريح فقط بمسئولية هذا الشخص يجبره على التعويض فى حالة إقامة المرسل دعوى ضد الناقل المتعاقد . وبذلك عندما يدفع الناقل المتعاقد التعويض للمرسل فهو يضمن بذلك عند رجوعه ضد المتسبب في الضرر بأن هذا الأخير لن يدفع بإحدى الدفوع المذكـــورة أعلاه .

المطلب الثاني
صعوبة حساب التعويض

٢٦٠- عندما يتعهد الناقل بتوصيل البضائع لمكان معين فهو يلتزم بتوصيل هذه البضائع فى الحالة التى تلقاها بها. فإذا أصاب البضائع ضرر ما فهو ملزم بتعويض صاحب الحق سواء كان الخطأ خطأه أم خطأ تابعيه .

إلا أن القوانين والاتفاقيات الدولية تضع حدوداً لمسئولية الناقل، فالناقل ملزم بدفع مبلغ معين عن الوحدة أو عن الطرد أيهما أعلى. ويلاحظ أن حساب حدود المسئولية يتم كالآتي: إذا كانت البضائع مفردة ويمكن عدها

١- *Aix- en – provence 5 Juin 1981 . B.T. 1981 . p. 457 ; 1 Juin 1983 , SCAPEL 1983 p. 35 .*

٢- *Trib. Com. Marseille 23 Oct. 1987 , B.T. 1988 p. 43 ; Aix – en – provence 9 Mai 1990 , B.T. 1991 , p. 342 .*

فإن حساب التعويض يتم عن الطـرد ؛ أما إذا لم يكن من الممكن عد البضائع فإن حساب التعويض يتم عن الوحدة وفى هذه الحالة الأخيرة يستدل على وحدة الوزن من الوحدة المدونة فى سند الشحن كيلو جرام أو طن الخ.. وبناء عليه عندما يوضح سند الشحن أن الناقل قد إستلم كمية من الحبال وزنها لأربعة آلاف كيلو جرام بدون أية توضيحات أخرى لعدد الطرود أو الوحدات فإن حساب التعويض يكون عن الكيلو[1].

ويثار التساؤل في حالة نقل البضائع في حاويات أو منصات نقالة *Palette* ، حيث أنه حول تحديد المقصود بالطرد عندما تحتوى الحاوية على عدة طرود ، هل المقصود به كل مغلف على حدة بالإضافة إلى الحاوية نفسها أم المقصود به الحاوية بما تحتويه من بضائع؟ هذا من جهـــة ، ومن جهة أخرى يثار تساؤل آخر حول مفهوم تحفظ *said to contain* الذي إعتاد متعهدو النقل على إضافته في وثيقة النقل وهو مفاده أنه لم تتم مراجعة مضمون الحاوية .

الفرع الأول : مفهوم فكرة الطرد

الفرع الثاني : مدلول تحفظ said to contain

الفرع الأول
مفهوم فكرة الطرد

٢٦١- يرى البعض أن كلمة طرد تفترض أن تكون البضائع مغلفة (فى صندوق - برميل - كيس الخ..)[2] كذلك قضى بأن السيارة المنقولة بدون

١- *Cass. 28av. 1947, D.M.F. 1948, P. 553.*

٢- د. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، فقرة ٣٣٣ ص ٢٧٥. د. إبراهيم مكي، المرجع السابق، فقرة ٧٤ ص ٥٨.

تغليف لا تشكل طرداً وأن حساب التعويض عنها يكون بالتالي على أساس الوحدة المبينة فى سند الشحن: طــن ، كيلو جرام الخ..[١]. فى حين أن البعض الآخر يرى أن الطرد هو شئ صغير الحجم نسبياً يمكن نقله باليد أو عند الإقتضاء بعربة يد، الأمر الذي يعني أن جهازاً وزنه خمسة أطنان مثلاً لا يعتبر طرداً[٢].

أما روديير فهو يرفض هاتين النظريتين، وهو لا يؤيد الرأى القائل بأن الطرد يجب أن يكون مغلفاً كما أنه لا يرى ما يبرر الأخذ بالنظرية القائلة بأن الطرد يجب أن يكون صغير الحجم لذلك فهو يعتبر طرداً الجهاز الضخم الذى يشحن بدون غلاف[٣]. ولقد أخذ القضاء الفرنسي بهذا الرأى فقضت محكمة إستئناف باريس[٤] بأن إصطلاح الطرد فى لغة أصحاب المهنة يعنى ليس فقط الحمولة الصغيرة ولكن أيضاً كل حمولة مفردة وذلك أيا كان وزنها أو حجمها[٥]. أما إذا جرى نقل البضاعة فى حاوية فمما لا شك فيه أن الحاوية فارغة تعتبر طرداً ولكن إذا حوت الحاوية عدداً من الطرود فليس من الطبيعي أن تعتبر الحاوية بكل ما فيها طرداً واحداً. لذلك نرى الأغلبية أن العبرة بما يتسلمه متعهد النقل أى بما هو مدون فى سند الشحن . وهذا هو ما أخذت به محكمة إستئناف بوردو

١- *Trib. Com. Havre 18 Sept. 1970, D.M.F. 1971, P. 293*

٢- *Cass 30 Janv. 1967, D. 1968, p. 160, note DURAND*

٣- *R.RODIERE, " Traité de droit maritime" op. Cit.n 669 p. 302.*

٤- *Paris 24 Oct. 1966 B.T. 1967, P. 47; Trib.com. Paris14 Mars1973. B.T. 1973, P. 274, trib .com. Havre 5 Nov. 1974, D.M.F. 1975, P. 352.*

٥- *Paris 20 Janv. 1972, B.T. 1972, p. 42.*

Bordeaux[1] فقضت بأنه عندما تذكر مفردات البضاعة أى طبيعتها وأرقامها ووزنها وعدد الطرود أو المغلفات التى بداخل الحاوية فإن حدود المسئولية تحسب ليس عن الحاوية نفسها ولكن عن كل طرد من هذه الطرود[2]. وبهذا التعريف يتضح لنا أن القضاء الفرنسي قد سار على نهج بروتوكول ٢٣ فبراير ١٩٦٨ الخاص بتعديل اتفاقية بروكسل ٢٥ أغسطس ١٩٢٤. فالمادة الرابعة فقرة ٤ من هذا البروتوكول تنص على أنه عند إستخدام حاوية أو ما شابه لجمع البضائع فإن كل طرد أو وحدة مدونة فى سند الشحن على أنها موجودة فيه يعتبر طرد أو وحدة.. وفيما عدا هذه الحالة فإن الأداة أى الحاوية تعتبر طرداً أو وحدة .

وقد عرفت أيضاً المادة ٧ فقرة ٢ من اتفاقية هامبورج فكرة الطرد فنصت على أنه : " أ – فى حالة إستخدام حاوية أو منصة نقالة أو أى أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المحددة فى سند الشحن والمذكور أنها معبأة فى أداة من أدوات النقل هذه تحسب طروداً أو وحدات شحن مستقلة، وفى خلاف ما تقدم تعتبر البضائع المعبأة فى أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.

ب – فى حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، تعد أداة النقل المذكورة، عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأى شكل آخر، وحدة شحن مستقلة " .

كما تنص المادة ٢٣٣ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية على أنه : " إذا جمعت الطرود أو الوحدات في حاويات ، وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية عد كل منها طردا أو وحدة

١- *Bordeaux 20 Déc. 1967, B.T. 1968, P. 240.*

٢- *Cass. 12 Oct. 1964 B.T. 1965, p. 23 ; 29 Janv. 1980, B.T. 1980, p. 152 ; Rouen 14 Fév. 1975, B.T. 1975, p. 358.*

مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسئولية وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت إعتبرت طردا أو وحدة مستقلة " .

وفي مجال النقل الدولي متعدد الوسائط توضح المادة ١٨ فقرة ٢ من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط المقصود بالطرد أو بوحدة الشحن عند حساب مبلغ التعويض بنصها على أنه : " في حالة إستخدام حاوية أو منصة نقالة ، أو أى أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المحددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طرودا أو وحدات شحن مستقلة ، وفي خلاف ما تقدم تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة " .

وتعنى كل هذه النصوص أنه عندما يذكر عدد الطرود أو الوحدات فى سند الشحن فإن كل طرد أو وحدة شحن بالحاوية يعتبر طرداً أو وحدة شحن مستقلة. أما إذا لم تذكر مفردات البضاعة فى سند الشحن فإن الحاوية وما فيها تعتبر وحدة شحن واحدة. وهذا هو الحال عندما تحتوى الحاوية على عدد ٢٠٠ طرد فإن متعهد النقل الذى تسلم هذا العدد من الطرود يلتزم فى حالة هلاك أو تلف الحاوية بما فيها (المملوكة للشاحن أو المقدمة منه) بتعويض يعادل ٢٠١ مرة التحديد القانوني لمسئوليته عن الطرد الواحد وذلك لأن الحاوية ذاتها باعتبارها طرداً تضاف إلى عدد الطرود التى بداخلها والتى تبلغ ٢٠٠ .وينتج عن ذلك أنه عندما لا يذكر سند الشحن مفردات البضائع فإن الحاوية كلها تعتبر طرداً واحداً[١].

هذا هو الوضع بالنسبة للنصوص الخاصة بالنقل البحري والمتعدد الوسائط ولكن ما هو مفهوم الطرد عندما يكون النقل بريا ؟ للأسف لم

١- *Rouen 16 Mars 1973. B.T. 1973, P. 258.*

يجنب قانون التجارة على هذا السؤال ، فهل يعني ذلك أن الحاوية بما فيها ستعتبر طردا ؟ يبقى لنا أن نأمل من القضاء أن يحذو حذو القضاة البحريين في هذا المجال .

٢٦٢- وبالرغم من صراحة النصوص المذكورة أعلاه لم ينل مفهوم فكرة الطرد المذكور أعلاه تأييد كل أصحاب المهنة فالبعض يرى أنه ليس طبيعياً أن تتنوع مسئولية الناقل حسب ما هو مدون فى سند الشحن[١]، فى حين أن البعض الآخر وافق على هذا المفهوم لفكرة الطرد. وحتى لا تتساوى الحاوية بالطرد فقد تعود الشاحنون على وصف الحمولة وصفاً تفصيلياً فى سند الشحن.

ولتجنب مسئولية متعهد النقل عن بيانات الشاحن المخالفة لحالة البضائع الموجودة فعلاً فى الحاوية فلقد درج العمل على أن يدون متعهدو النقل فى سند الشحن عبارات تدل على تحفظهم على محتوى الحاوية ومنها على سبيل المثال تحفظ *said to contain*[٢]. ويعتبر متعهدو النقل هذا التحفظ بمثابة تصريح على أن التفاصيل الخاصة بالبضائع والمدونة فى سند الشحن لم يتم مراجعتها وأنها مجهولة الوزن والحجم والمقدار.. وبمقتضاه يبرأ متعهد النقل من المسئولية عن هلاك أو تلف البضائع التى تعبأ داخل الحاوية بواسطة الشاحنين، إذا كان الضرر يرجع إلى الطريقة

١- *Problèmes Juridiques posés par l'exploitation des T.D.I.T. et C.C.I : conteneurs: le point de vue des professionnels", 1978, p.12.*

٢- يوجد أيضا عبارات أخرى مثل :

shipper – packed containers, "Shipper's weigh , load and count", weight measurement , quality , contents , condition , marks, numbers Value, although declared by the shipper in the bill of lading shall be considered as unknow"

وباللغة الفرنسية:

"poids inconnu", "que dit être", "sans approuver", poids non vérifié".

التى عبأت بها الحاوية، أو بسبب عدم ملائمة البضائع للنقل داخل الحاوية، أو بسبب عدم ملائمة الحاوية نفسها أو سوء حالتها. إلا أن هذا الوضع الجديد أثار مشكلة قانونية جديدة.

الفرع الثاني

مدلول تحفظ

Said to contain

٢٦٣- يعتبر متعهدو النقل تحفظ[١] *Said to contain* قرينة لصالحهم على أن العجز أو التلف الموجود فى البضائع قد لحق بها قبل الشحن. ولكن السؤال الذى يطرح الآن هو الآتي : هل يعتد- فى حالة وجود هذا التحفظ – بتصريحات الشاحن، أم بالوضع المحايد الناتج عن التحفظ الذي أدرجه متعهد النقل متعدد الوسائط ؟ بمعنى آخر ما هو أثر وجود هذا التحفظ على حساب مبلغ التعويض؟

أصدرت محكمة النقض الفرنسية حكما لها في هذا الشأن [٢] فى قضية تتلخص وقائعها فى أن متعهد النقل قد قام بشحن حاوية مملـــــوءة بالآلات من القطن على السفينة الأمريكية *American Legacy* لتوصيلها إلى ميناء *Le Havre* الفرنسي. وقد كانت وثيقة الشحن تحتوى على طبيعة وأرقام وأصناف البضائع الموجودة فى الحاوية، ولكن عند وصول الحاوية وبعد فتحها تم إكتشاف إختفاء بالة من هذه البالات بالرغم من أن أقفال وأختام الحاوية كانت سليمة. قامت شركة التأمين بتعويض المستلـــم وأقامت دعوى ضد الشخص الذى تنوب عنه وهو صاحب السفينة الذى

١- ظهرت ظاهرة عمل التحفظات على حالة البضائع قبل ظهور الحاويات، فقد كان الناقلون يعملون تحفظات على التغلفة التقليدية للبضائع كالصناديق مثلاً التى كان يصعب التحقق من محتواها قبل الشحن. إنظر فى تحفظ غير محدد:

Cass 13 Déc. 1995, B.T. 1995, P. 369.

٢- *Cass. 29 Janv. 1980, B.T. 1980, P. 152.*

دفع بتحفظ *Said to contain*. أيدت محكمة النقض قرار محكمة *Le Havre* التجارية والتى كانت قد رفضت أن تأخذ هذا التحفظ فى عين الاعتبار والتى قررت بمسئولية متعهد النقل. أكدت المحكمة فى حيثيات حكمها أن متعهد النقل قد تسلم الحاوية مغلقة وعليها الأختام والأقفال الموضوعة بواسطة الشاحن وأنه لم يستطع مراجعة مضمونها، وأنه بسبب التصرفات السابقة للشاحن كان من حق متعهد النقل أن يرفض كتابة أى بيانات خاصة بالبضائع (عدد الطرود والماركات الخ) فى سند الشحن. ولكن بما أنه قد وقع على سند الشحن كما قدمه له الشاحن أى مفصلاً للبيانات الخاصة بالبضائع فإن تحفظ *Said to contain* يعتبر بدون مبرر ويعتبر متعهد النقل فى هذه الحالة مسئولاً عن النقص الملحوظ فى البضائع.

ومع ذلك لم يحصل حكم محكمة النقض على تأييد الجميع، فلقد صرح البروفسيور *Achard*[1] أن المحكمة قد تأثرت فى حكمها هذا بتصرفات الشاحن السابقة والغير جديرة بالثقة حيث أن الشاحن كان معتاداً على البيانات الخاطئة، وبسبب هذه التصرفات فإن تحفظ *Said to contain* أصبح عديم القيمة. وهذا أيضاً هو رأى البروفسيور ميركادال *MERCADAL*[2] الذى يرى أنه إذا كانت المحكمة قد إعتبرت تحفظ *said to contain* مجرداً من أى قيمة قانونية فإن ذلك لأن الناقل نفسه، وبالرغم من تصرفات الشاحن السابقة – قد قبل هذا الخداع. ولذا فلابد أن يقتصر هذا الحكم على الحالة موضوع النزاع فقط وليس على جميع

١- *R. ACHARD, " Nouveau Commentaires sur la clause said to contain" D.M.F.1981,P.259.*

٢- *B. MERCADAL, " Les problèmes Juridiques de la conteneurisation du transport maritime", D.M.F. 1982, P. 371.*

الحالات التى يتواجد فيها هذا التحفظ فى سند الشحن – ويضيف الكاتب بـــأنه فى ظل هذا الوضع يبقي النقاش حول القيمة القانونية لهذا التحفظ قائماً.

٢٦٤- ونرى انه يجب البحث عن القيمة القانونية لتحفظ *Said to contain* فى النصوص القانونية نفسها(١) فالمادة ٣ فقرة ٣ من إتفاقية بروكسل تنص على أن الناقل ليس ملزماً بكتابة التفاصيل الخاصة بالبضائع فى سند الشحن إن لم يكن لديه الوسائل المعقولة للتحقق من حالة البضائع. كما تنص المادة ٣٦ من المرسوم الفرنسي بتاريخ ٣١ ديسمبر ١٩٦٦ على أنه يجب على الناقل الذى لم يتمكن من التحقق من حالة البضائع " أن يضع تحفظ فى سند الشحن يوضح عدم صحة البيانات التى قدمها الشاحن وأسباب شكه فى هذه البيانات وعم توافر وسائل التحقق من صحة هذه البيانات" .

وبذلك إذا كان النقل البحري يخضع للقانون الفرنسي فإن الناقل ملزم بتسبيب هذا التحفظ وبإيضاح أسباب شكه وأسباب عدم توافر وسائل التحقق من حالة البضائع لأنه إذا لم يف بهذا الالتزام يعتبر تحفظ *Said to contain* عديم القيمة لأنه غير مسبب(٢) ويصبح مجرد شرط شكلي(٣). أما إذا كان النقل البحري خاضعاً لإتفاقية بروكسل فإنه من الصعب البت فى الموضوع بطريقة قاطعة، فعلى عكس القانون الفرنسي تحت الإتفاقية الناقل الذى يشك فى البيانات التى قدمها الشاحن على رفض كتابة هذه البيانات فى سند الشحن لأنه لم يتمكن من مراجعتها، فإذا قبل – بالرغم

١- *M.REMOND GOUILLOUD , " Droit maritime " op. cit. p. 351 n 541 .*

٢- *Cass. 29 Janv. 1980 , B.T. 1980 , p. 152 ; 22 Fév. 1983 , B.T. 1983 p. 58ˉ . Trib. Com. Paris 25 Sep. 1991 B.T. 1992 p. 68 .*

٣- *Rouen 22 Oct. 1976,préc.*

من هذا الشك – أن يكتب هذه البيانات فهو ملزم فى هذه الحالة بتسليم البضائع بالحالة الموصوفة بها فى سند الشحن.

ومما تقدم يمكننا إذن القول بأن تحفظ *Said to contain* يعتبر عديم القيمة فى ظل أحكام إتفاقية بروكسل لأن النص يضع الناقل أمام اختيارين: إما أن يرفض سند الشحن كما هو بكل ما يتضمنه من بيانات أو أن يقبله على حاله ويسأل عن عدم مطابقة البضائع عند التسليم للمواصفات الموجودة فى سند الشحن وذلك حتى إن لم يكن قد تحقق من مضمون الحاوية.

ولكن لأسباب تجارية يستحيل على الناقل رفض سند الشحن، فسند الشحن يمثل البضائع عندما يكون قابل للتداول وهو ييسر أيضاً عمليات الإئتمان والإقتراض من البنوك بضمانه[1] ولذلك يضطر الشاحن إلى كتابة جميع البيانات الخاصة بالبضائع فى سند الشحن. وبالتالي فليس من مصلحة الناقل أن يرفض البيانات الموجودة فى سند الشحن لأنه إن فعل ذلك فهو يفقد بذلك جزء كبير من عملائه.

ولكن هذا الوضع متناقض فكون الناقل يقبل سند الشحن بما يحتويه من بيانات خاصة بالبضائع فإن ذلك يعني أنه قد تحقق من مضمون الحاوية، ولكن – كما أوضحنا – نظراً لأن التحقق من حالة البضائع يأخذ الكثير من الوقت ويؤدى أحياناً إلى الإضرار بالبضائع وإزدياد إحتمال سرقتها فإن الناقل لا يقوم بهذه العملية على الإطلاق ولذلك فإن الأغلبية العظمى من أصحاب المهنة يعتبرون أن هذه العملية مستحيلة لأنها تزيد التكلفة وتضيع الوقت مما يفقد النقل بالحاويات أهميته.

٢٦٥– وأمام كل هذه الأمور يصعب إذن القول بأن تحفظ *Said to contain* عديم القيمة. ولكن هناك حالة واحدة فقط يمكننا فيها عدم الاعتداد بهذا التحفظ ألا وهى حالة ما إذا كان من الممكن الكشف

١– د. محسن شفيق " القانون التجاري" الجزء الثالث ١٩٥٩ ص ١٠٠ د. سميحة القليوبي " القانون التجاري " عمليات البنوك – الأوراق التجارية ١٩٨٦ ص ٦٥. د. على جمال الدين عوض " الإعتمادات المستندية ، دراسة قانونية للأعراف الدولية والقضاء المقارن " ١٩٨١ ص ١٢.

عن صحة أو عدم صحة البيانات الخاصة بالبضائع عن طريق وزن الحاوية[1] بالمقارنة لعدد الطرود[2]. وفيما عدا هذا الحالة فإنه يجب الاعتداد بالقيمة القانونية لهذا التحفظ لأنه يعبر عن الواقع[3].

وهذا هو ما أخذ به كلاً من القضاء المصري والبلجيكي والأمريكي. فقد قضت محكمة النقض المصرية بالإعتراف بالقيمة القانونية لتحفظ *said to contain* بشرط أن يثبت متعهد النقل أسباب شكه فى البيانات الخاصة بالبضائع أو أسباب إستحالة معاينته للبضائع[4]. هذا هو أيضاً موقف محكمة النقض البلجيكية[5] التى قضت بمناسبة شرط *Said to weight* بأنه يكفى لمتعهد النقل أن يثبت الأسباب الجدية التى أدت إلى شكه فى صحة تصريحات الشاحن وإلى إستحالة معاينة البضائع وأنه من جهة أخرى غير ملزم بأن يذكر فى سند الشحن الأسباب التى إضطرته إلى وضع التحفظ[6].

١- *Cass. 14 Av. 1992 , B.T. 1992 , p. 705 , Aix-en-provence 22 Janv. 1991 , B.T. 1991 , p. 360 .*

٢- *Rouen 2 Déc. 1982, B.T. 1983, P. 210.*

٣- *Lyon 18 Mai 1987 , D.M.F. 1980 p. 73 ; Aix-en-provence 13 Oct. 1978 , D.M.F. 1980 , p. 79 .*

٤- نقض ١٩٨٧/١٢/١٩، ١٩٧٣/٤/١٧، س ٢٤ ص ٦١٦. طعن رقم ٣٠٥ ، جلسة ١٩٦٧/١/٢٧، المكتب الفني سنة ١٨ ، س ق ٣٢ ، ص ١٧٦. نقض ١٩٦٠/٢/١١ ، المكتب الفني سنة ١١ ، ص ١٣٧ . إنظر أيضا إستئناف إسكندرية ١٩٩٧/٩/٢٥.

٥- *Cass . Belge 11 Mars 1977, droit européen des transports 1980, P. 73.*

٦- اعتنقت بعض المحاكم الفرنسية موقف القضاء البلجيكي ولكن محكمة النقض الفرنسية أخذت موقف معاكس إنظر فى ذلك:

Paris 19 Juin 1990 , D.M.F. 1991, P. 376, note R.ACHARD, Paris 8 Nov. 1978, inédit, 13 Juill , 1979, inédit.

ولقد أصدر القضاء الأمريكي حكماً مشابهاً لحكم محكمتي النقض المصرية والبلجيكية فى قضية *Sperry Rand Corp V. Norddeusher*[١] والتى تتلخص وقائعها فى أن شركة سبيري راند الكائنة بألمانيا قد قامت بتعبئة إحدى الحاويات بماكينات حلاقة كهربائية مغلفة فى علب كرتونية ثم قامت بغلق الحاوية ووضع الأختام عليها قبل تسليمها إلى متعهد النقل الذى تولى نقلها إلى نيويورك. وتبين فى نيويورك عند فتح الحاوية أن محتوياتها ناقصة عن البيانات المدونة فى سند الشحن. فإدعى الشاحنون أن محتويات الحاوية قد سرقت أثناء وجودها فى حراسة متعهد النقل. ودافع هذا الأخير عن نفسه مستنداً إلى أن أقفال وأختام الحاوية كانت سليمة عند التسليم وأنه ليس هناك أى دليل على أن الحاوية كانت تحتوى بالفعل على العدد المذكور فى سند الشحن وهو ٩٥٠٠ ماكينة حلاقة. أيدت المحكمة دفاع متعهد النقل واعتدت بالتحفظ الذى أدرجه متعهد النقل على مضمون الحاوية متخذة من سلامة الأقفال والأختام قرينة على أن الحاوية لم تتعرض للفتح بعد غلقها أول مرة وإعتبرته دليلا على إستحالة وقوع السرقة أثناء وجود الحاوية فى حراسة متعهد النقل.

والأثر الذى يترتب على حكم محكمتي النقض المصرية والبلجيكية وعلى موقف القضاء الأمريكي هو أنه إذا لم يتمكن متعهد النقل من إثبات أسباب شكه فى البيانات الخاصة بالبضائع أو أسباب استحالة معاينة حالة البضائع فإن ذلك يعد قرينة قاطعة فى مواجهة حامل سند الشحن على أن البيانات الواردة فى سند الشحن صحيحة. أما إذا تمكن متعهد النقل من هذا الإثبات فإن ذلك يعد قرينة فى مواجهة حامل سند الشحن على أن البيانات الواردة فى سند الشحن غير صحيحة وهذه القرينة بسيطة يستطيع الشاحن دحضها بالدليل العكسي.

١- *American Maritime Cases 1973, 1392.*

٢٦٦- وهذا الوضع الصحيح (أى إنقلاب عبء الإثبات من على عاتق متعهد النقل إلى عاتق الشاحن) يعتبر - فى تقديرنا - إتفاقاً بالتراضى على حل المشكلة الخاصة بالقيمة القانونية للبيانات الموجودة فى سند الشحن. ففى يومنا هذا إنقلبت الأمور ولم يعد الشاحن هو الشخص الواجب حمايته من غبن الناقلين لأن فى النقل بواسطة الحاويات لم تعد السيادة التعاقدية فى يد الناقل ولكن فى يد الشاحن نفسه. فهو وحده الذى بإمكانه أن يدون التفاصيل الخاصة بالبضائع فى سند الشحن وهو يدونها غالباً بطريقة تقريبية أو خاطئة قبل أن يفرضها على متعهد النقل[1]. فإذا كانت هذه هى الحالة فى الحياة العملية فإنه من الطبيعي أن يقع عبء الإثبات على عاتق الشخص الذى بيده أن يخدع الطرف الآخر فى العقد أى على عاتق الشخص الذى يقوم بتستيف البضائع داخل الحاوية بنفسه، والذى يعد - فى رأينا - فى أنسب وضع لإثبات صحة البيانات الخاصة بالبضائع وهذا الشخص ما هو إلا الشاحن نفسه.

وجدير بالذكر أن عبء الإثبات الواقع على عاتق الشاحن ليس بالأمر الصعب فى حالة تلف *Damage – avarie* أو نقصان البضائع ، فكل الأحكام الخاصة بتلف البضائع توضح أنه من الممكن إثبات هذا التلف بطريق الاستنتاج[2] من خلال معاينة الخبير للبضائع فى مكان التسليم. لذا فلا يهم أن ينتقل عبء الإثبات من الناقل إلى الشاحن طالما أن هذا الإثبات ينتج من تقرير الخبير الذى يعاين بنفسه البضائع ويستنتج. أما بالنسبة للنقصان فى عدد البضائع أو وزنها فإن عبء الإثبات ليس بالصعب أيضاً. فإذا إستبعدنا معاينة الخبير فإنه من الممكن إثبات نقصان

١- قدرت البيانات الخاطئة التى يعطيها الشاحنين بنسبة ٣٠% إنظر:
R.RODIERE, " La protection du transporteur maritime contre les Fausses déclarations de la nature des machandises en conreneurs", B.T. 1979, P. 486.

٢- *Aix-en-provence 9 Mai 1980 , B.T. 1980 , p. 587 ; Paris 2 Déc. 1980 , B.T. 1981 , p. 36 ; 12 Janv. 1976 , B.T. 1976 , p. 212 .*

هذه البضائع عن طريق معاينة حالة الأقفال أو الأختام المضروبة بمعرفة الشاحن على الحاوية. فإذا كانت هذه الأقفال والأختام سليمة وكان عدد الطرود المدونة فى سند الشحن لا يطابق عدد الطرود الموجودة لحظة التسليم فإن ذلك يدل على عدم صحة بيانات الشاحن، وعلى العكس فإذا كانت الأقفال والأختام غير سليمة فإن تصريحات الشاحن يفترض فيها أنها كانت صحيحة[1]. وهذا كما رأينا هو ما إتبعه القضاء الأمريكي فى أحكامه وهذا أيضاً ما أكدته حديثاً محكمة مارسيليا التجارية[2] التى قضت بأن تسليم الحاوية لمتعهد النقل مغلقة ومحكمة تعتبر قرينة على أن متعهد النقل لم يتمكن من معاينة البضائع. ففى هذه القضية كان الشاحن قد عبأ بنفسه أكياس من البن فى الحاوية التى سلمها بنفسه لمتعهد النقل مغلقة ومحكمة بعد أن دون الشاحن فى سند الشحن أن الحاوية تحتوى على ٢٢٥ كيلو بن أخضر *Roubsta* بوزن ١٣,٥٣٨ كيلو جرام. وبما أن متعهد النقل متعدد الوسائط لم يتمكن من معاينة مضمون الحاوية فقد قضت المحكمة بعدم مسئوليته عن طبيعة وعدد وكمية ونوع البضائع الموجودة فى الحاوية.

ومن الممكن أن يعترض البعض على رأينا بالقول بأن وجود تحفظ *Said to contain* فى سند الشحن يضر بالتجارة الدولية لما يؤدى إليه من إضعاف الثقة فى سند الشحن عندما يراد بيع البضائع أو طلب الائتمان بضمانها. فقواعد العادات والممارسات الموحدة الخاصة بالإعتمادات المستندية لسنة ١٩٨٤ *Uniform Customs and Practice for documentary crédit 1984 (U.C.P.)* تنص على أن كل تحفظ متعلق

١- نتحدث هنا عن إفتراض يمكن إثبات عكسه. أنظر فى ذلك:

A.CHAO, "Conteneurs plombés . le trasnporteur est – il responsable de leur contenu?", B.T. 1992, P. 67.

٢- *Trib com. Marseille 25 Sep. 1991 inédit.*

بتسليم البضائع أو بالحالة السيئة للبضائع وبحالة التغلفة يجعل سند الشحن غير صالح لعمليات الائتمان المصرفي.

إلا أنه إذا أخذنا بهذا الإعتراض (المنطقي) فإننا سوف نضع متعهد النقل فى وضع صعب للغاية وسيكون بذلك ضحية لمتطلبات التجارة الدولية فى مجال نقل البضائع، والوسيلة الوحيدة فى رأينا للخروج من هذا الوضع المجحف ولحماية متعهدي النقل من بيانات سند الشحن الخاطئة هى الإعتراف بصلاحية تحفظ *Said to contain* الموجود فى سند الشحن.

٢٦٧- وقد أدلى أحد الفقهاء [١] بتعليق على أهمية المناقشة حول القيمة القانونية لتحفظ *Said to contain* وصرح بأن " الحاوية بما فيها من بضائع يصل وزنها لأكثر من ٣٣٣ كيلو جرام ، وبذلك فإنه ليس هناك مجال للتساؤل عما إذا كانت الحاوية تعتبر طرد من عدمه وذلك لأن حساب التعويض عن الضرر سيتم حسابه على أساس وزن الحاوية" . وتعرض هذا التعليق للإنتقاد[٢] لأنه من جهة يفترض أن مسألة إستلام البضائع " مرقمة " من يد الشاحن مسألة محلولة وهو من جهة أخرى لا يأخذ فى عين الاعتبار أن مسألة حساب التعويض على أساس الوزن يجب أن تتم وفقاً لوزن البضائع الناقصة أو التالفة وليس وفقاً لوزن الحاوية بأكملها .

١- *Ph. GODIN , " Transport par conteneur ; La clause said to contain " , D.M.F. 1980 p. 67 .*

٢- *R. ACHARD , " Nouveau commentaire sur la clause said to contain : L'arrêt de la Cour de Cassation du 29 Janv 1980 D.M.F. 1981 p. 259 spéc. p. 263 .*

الفصل الثاني
الحد الأقصى للتعويض

٢٦٨- حدد المشرع الوطني والدولي حدا أقصى للتعويض الواجب دفعه للمضرور في حالة إصابة البضائع بضرر ، كما حدد نطاقا لتطبيق هذا الحد . إلا أنه بعدما عين المشرع نطاق تطبيق الحد الأقصى للتعويض بمنحه الناقل حق الإستفادة من هذا الحد أيا كان نوع الضرر ، عاد وحرم الناقل من الإستفادة منه في حالات إستثنائية حددتها نصوص المواد ٢٤١ و ٢٣٤ و ٢٣٧ من قانون التجارة البحرية والمواد ٦ فقرة ٤ و ٢٣ فقرة ٢ من إتفاقية هامبورج .

المبحث الأول : مقدار الحد الأقصى للتعويض

المبحث الثاني : نطاق تطبيق الحد الأقصى للتعويض

المبحث الأول
مقدار الحد الأقصى للتعويض

٢٦٩- وضع المشرع حدا أقصى للتعويض في النقل أحادي الواسطة يختلف عنه في النقل المتعدد الوسائط .

المطلب الأول : الحد الأقصى للتعويض في النقل أحادي الواسطة

المطلب الثاني : الحد الأقصى للتعويض في النقل الدولي متعدد الوسائط

المطلب الأول
الحد الأقصى للتعويض
في النقل أحادي الواسطة

٢٧٠- على نهج ما سبق دراسته سوف نعرض في هذا المطلب لتعيين الحد الأقصى للتعويض في مجالي النقل البحري والبري .

الفرع الأول : الحد الأقصى للتعويض في مجال النقل البحري

الفرع الثاني : الحد الأقصى للتعويض في مجال النقل البري

الفرع الأول
الحد الأقصى للتعويض
في مجال النقل البحري

٢٧١- في مجال النقل البحري تنص المادة ٢٣٣ من قانون التجارة البحرية على أنه :

" ١- تحدد المسئولية أيا كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كيلو جرام من الوزن الإجمالي ، أى الحدين أعلى ".

أما بالنسبة للتأخير فتنص المادة ٢٤٠ فقرة ٣ من ذات القانون على أنه : " ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الفقرة (١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون " .

ومفاد هذه النصوص أن الحد الأقصى للتعويض في حالات الهلاك أو التلف أو التأخير يكون بالإختيار بين حساب التعويض وفقا لعدد الطرود أو وحدات الشحن فيكون التعويض هو ٢٠٠٠ جنيه عن كل طرد أو

وحدة شحن ، أو بالنظر إلى وزن البضائع الإجمالي بحساب ستة جنيهات عن كل كيلو جرام ، وعند عمل المفاضلة بين الحلين أوجب القانون إختيار الحد الأعلى بينهما . بمعنى أنه إذا كان وزن البضائع ١٠٠٠ كيلو جرام فإن التعويض في هذه الحالة إذا إعتددنا بالوزن يكون ٦٠٠٠ جنيـــه (بإعتبار ١٠٠٠ كيلو × ٦ جنيهات = ٦٠٠٠) ، في حين أننا إذا إعتددنا بعدد الوحدات أو الطرود سيكون الحد الأقصى للتعويض هو ٢٠٠٠ جنيه فقط ، ففي هذه الحالة يجب إختيار الحد الأعلى وهو ٦٠٠٠ جنيه .

٢٧٢- ويثار التساؤل عن إمكانية حصول المضرور على تعويضين بدلا من تعويض واحد في حالة إجتماع ضررين في آن واحد كأن يكون هناك ضرر أصاب البضائع وضرر آخر تجاري أصاب المرسل إليه من جراء التأخير في تسليم البضائع ، هل يحق في هذه الحالة للمضرور الحصول على تعويض عن الضرر الذي أصاب البضائع وتعويض آخر عن الضرر الذي أصابه بسبب التأخير في تسليم البضائع ؟

لم يجب قانون التجارة البحرية على هذا التساؤل وذلك على عكس قواعد هامبورج التي أجابت بالإيجاب وذلك بنصها في المـــادة السادســـة فقـــرة (١) بند (ج) على أنه : " لا يجوز في أى حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسئولية الناقل ، بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من هذه الفقرة معا ، الحد الذي سيتقرر بمقتضى الفقرة (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسئولية بشأنـــه " . ونرى أنه قياسا على هذا النص فإنه يجوز للمضرور الجمع بين تعويضين في حالة إصابته بضررين بشرط ألا يجاوز مجموع التعويضين الحد الأقصى الذي حدده القانون .

٢٧٣ - وفي مجال النقل البحري الدولي تنص المادة السادسة فقرة ١ بند (أ) من قواعد هامبورج[١] على أنه : " تحدد مسئولية الناقل وفقا لأحكام المادة ٥ عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٢،٥ وحدة حسابية عن كل كيلو جرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف أيهما أكبر " .

وتنص الفقرة الثالثة من ذات المادة على أنه : " يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة ٢٦ " . وتنص المادة ٢٦ فقرة ١ من إتفاقية هامبورج على أنه : " الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة هى حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي " .

أما في حالة التأخير فقد نصت الإتفاقية في المادة ٦ فقرة ١ بند (ب) على أنه : " تحدد مسئولية الناقل وفقا لأحكام المادة ٥ عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة ، على ألا يتجاوز هذا المبلغ أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع " .

ومفاد هذه النصوص أن الحد الأقصى للتعويض في حالة الهلاك والتلف يتم حسابه على أساس ضابط الطرد أو وحدة الشحن أو على أساس الوزن ، أى التقديرين أعلى ؛ وأن الإتفاقية أخذت بحقوق السحب الخاصة كما يحددها صندوق النقد الدولي أسلوبا للوفاء [٢].

أما بالنسبة للحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير فلم تأخذ الإتفاقية بضابط الطرد أو الوزن وإنما بأجرة النقل فجعلت الحد الأقصى للتعويض

١- عندما تكون واجبة التطبيق .

٢- إنظر في بيان المقصود بحق السحب الخاص : د. كمال حمدي " القانون البحري " فقرة ٨٩١ .

مثلي ونصف مثل أجرة النقل عن البضائع التي تأخر تسليمها على ألا يزيد ذلك الحد عن مجموع أجرة النقل كما عينها عقد النقل البحري .

الفرع الثاني

الحد الأقصى للتعويض

في مجال النقل البري

٢٧٤- عندما يكون النقل بريا تنطبق نصوص قانون التجارة ، وفي ذلك تنص المادة ٢٤٧ من قانون التجارة على أنه :

" ١- إذا هلك الشيء أو تلف دون أن تكون قيمته مبينة في وثيقة النقل ، قدر التعويض على أساس قيمته الحقيقية في مكان الوصول وزمانه ، إلا إذا نص القانون أو إتفق على غير ذلك . وفيما عدا حالة الهلاك الكلي ، يراعى عند تقدير التعويض قيمة النقص المتسامح فيه وفقا للمادة ٢٤٢ من هذا القانون .

٢-وإذا كانت قيمة الشيء مبينة في وثيقة النقل ، جاز للناقل أن ينازع في هذه القيمة وأن يثبت بكافة طرق الإثبات القيمة الحقيقية للشيء .

٣-وفيما عدا حالتي الغش والخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه ، لا يسأل الناقل عن هلاك ما عهد إليه من نقود أو أوراق مالية أو مجوهرات أو تحف أو غير ذلك من الأشياء الثمينة إلا بقدر ما قدمه المرسل بشأنها وقت تسليمها من بيانات كتابية " .

كما هو ملاحظ لم يضع قانون التجارة حدا أقصى للتعويض بصورة واضحة مثلما فعل قانون التجارة البحرية وإتفاقية هامبورج ، بل نص على تقدير التعويض في حالات الهلاك أو التلف على أساس قيمة البضائع الحقيقية في مكان الوصول وزمانه وإكتفى بالنص على أنه يمكن التعويض بغير هذه القيمة إذا نص القانون أو إتفق الأطراف على غير ذلك ، الأمر الذي يفترض معه أنه يجوز للأطراف الإتفاق على تقدير

مبلغ التعويض بأقل مما هو عليه في مكان وزمان الوصول ، بمعنى آخر أنه يجوز للأطراف الإتفاق على تحديد مبلغ التعويض في حالتي الهلاك أو التلف .

وكما هو واضح أيضا من النص فإن قانون التجارة على خلاف قانون التجارة البحرية و إتفاقية هامبورج لم ينص على تحديد مبلغ التعويض في حالة التأخير في تسليم البضائع .

وأضاف النص في الفقرة الثالثة أن الناقل لا يسأل إلا بقدر ما قدمه المرسل بشأن البضائع الثمينة أو الأوراق المالية أو المجوهرات أو النقود أو التحف من بيانات كتابي وقت تسليمها ، الأمر الذي يعني أن طريقة حساب التعويض بالنسبة لهذا النوع من البضائع تتوقف في قانون التجارة على البيانات التي قدمها المرسل بشأن البضائع حتى لو كانت قيمتها الحقيقية تقدر بأعلى مما هو مدون بوثيقة النقل ، ولا يحرم الناقل من هذه الميزة إلا في حالتي الغش والخطأ الجسيم منه أو من تابعيه .

المطلب الثاني

الحد الأقصى للتعويض

في النقل الدولي متعدد الوسائط

٢٧٥- إذا كان النقل متعدد الوسائط داخليا فإننا نرى أن الأحكام الخاصة بالوكيل بالعمولة للنقل الواردة في قانون التجارة تكون واجبة التطبيق .[١]

أما إذا كان النقل متعدد الوسائط دوليا فإن الحد الأقصى للتعويض سيكون إما الحد الأقصى المنصوص عليه في العقود النموذجية ، أو الحد الأقصى المنصوص عليه في قواعد اليونكتاد . ونظرا لأن إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط هى الإتفاقية الوحيدة الموجودة على ساحة

١- إنظر فقرة ١٨٨ وإنظر أيضا مؤلفنا " عقد الوكالة بالعمولة للنقل " منشأة المعارف ٢٠٠٤ .

النقل الدولي تعدد الوسائط [1]، ونظرا لأن هذه الإتفاقية تحتوي على أحكاما لا يمكن تجاهلها ، فإننا سنشير إلى النصوص الخاصة بالتعويض الواردة في هذه الإتفاقية قبل التعرض للنصوص الواردة في قواعد اليونكتاد .

الفرع الأول : الحد الأقصى للتعويض وفقا لإتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط

الفرع الثاني : الحد الأقصى للتعويض وفقا لقواعد اليونكتاد

الفرع الأول

الحد الأقصى للتعويض وفقا لإتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط

٢٧٦- في هذا الخصوص وضعت الإتفاقية نظاماً قانونياً خاصاً لتحديد التعويض عن الضرر الذى ينجم عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير فى تسليمها. كما أنها وضعت حداً أعلى للتعويض خاص بمتعهد النقل متعدد الوسائط فى حالة النقل بالحاويات. وفى هذا الشأن فرقت إتفاقية جنيف بين التعويض فى حالة هلاك أو تلف البضائع وبين حالة التأخير فى تسليمهـــا .

أولا : حالة الهلاك أوالتلف

٢٧٧- في حالة الهلاك أوالتلف تفرق الإتفاقية فى المادة ١٨ بين النقل الدولي متعدد الوسائط الذى يتضمن مرحلة بحرية وبين النقل الدولي متعدد الوسائط الذى لا يتضمن هذه المرحلة، وفى الحالة الأولى يتم حساب مبلغ التعويض على أساس الطرد أو وحدة الشحن أو الوزن مثلما هو الحال فى النقل البحري. وحدود التعويض تعادل ٩٢٠ وحدة حسابية عن الطرد أو عن وحدة الشحن أو ٢,٧٥ وحدة حسابية عن الكيلو من

١- حتى لو لم تكن قد دخلت حيز النفاذ .

الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة على أن يتم تطبيق الأعلى من التقديرين[1]. وتوضح المادة ١٨ فقرة ٢ أ من الإتفاقية ما هو المقصود بالطرد أو بوحدة الشحن عند حساب مبلغ التعويض : " فى حالة إستخدام حاوية أو منصة نقالة ، أو أى أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المحددة فى سند الشحن والمذكور أنها معبأة فى أداة من أدوات النقل هذه تحسب طروداً أو وحدات شحن مستقلة ، وفى خلاف ما تقدم تعتبر البضائع المعبأة فى أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة " .

وبذلك يمكننا القول بأن المقصود بالطرد أو بوحدة الشحن عند حساب مبلغ التعويض يتوقف على ما هو مبين فى وثيقة النقل فإذا كان مضمون الحاوية أو أى أداة أخرى مشابهة مدون بطريقة مفصلة فى وثيقة النقل فإن كلاً من هذه الطرود المرقمة يعتبر وحده طرداً أو وحدة شحن. أما إذا لم يكن مضمون الحاوية مفصلاً فإن مجموع البضائع الموجودة فى الحاوية يعتبر طرداً واحداً أو وحدة شحن.

٢٧٨- أما إذا لم يتضمن النقل متعدد الوسائط مرحلة بحرية فإن الإتفاقية تنص فى المادة ١٨ فقرة ٣ على أنه يتم حساب حدود المسئولية بالكيلو فقط وهى نفس الحدود التى تنص عليها الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر *C.M.R* (٨,٣٣ وحدة حسابية عن الكيلو).

٢٧٩- ونأخذ على هذا النظام أنه معقد وغير منطقي. فبدلاً من أن يقدم لنا نظاما موحدا للتعويض فهو يتحدث عن نظامين : أحدهما خاص بالنقل الدولي متعدد الوسائط الذى يتضمن مرحلة بحرية والآخر خاص بالنقل الدولي متعدد الوسائط الذى لا يتضمن هذه المرحلة. هذا بالإضافة إلى أن

١- المقصود هنا حدود تعويض تزيد قليلاً عن حدود التعويض التى تنص عليها قواعد هامبورج التى تحدد التعويض بـــ ٨٣٥ وحدة حسابية عن الطرد أو ٢,٥٠ وحدة حسابية عن كيلو البضائع الهالكة أو التالفة أو المصابة بأى ضرر.

هذا النظام المزدوج للتعويض تكمله المادة ١٩ من الإتفاقية بتفرقتها بين حالة ما إذا كان قد تم تعيين مكان الضرر من عدمه. وتنص الإتفاقية فى هذه الحالة الأخيرة على نظاما للمسئولية مستقل يختلف عن نظم المسئولية التى تطبق على الناقلين المنفذين لعملية النقل الدولي متعدد الوسائط. أما إذا حدث وتمكن متعهد النقل من تعيين مكان وقوع الضرر فإنه يتم تطبيق القواعد الواجبة التطبيق على الناقل المتسبب فى الضرر. فالمادة ١٩ تنص على أنه إذا تم تحديد مكان هلاك أو تلف البضائع فى مرحلة معينة من مراحل النقل تنطبق عليها إتفاقية دولية أو قانون وطني إلزامي يضع حدوداً للمسئولية أعلى من الحدود التى تضعها الفقرة من ١ إلى ٣ من المادة ١٨ من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط، فإن حدود مسئولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط عن هذا الهلاك أو التلف يتم تعيينها وفقاً لنص الإتفاقية الدولية أو القانون الوطني المشار إليهم .

وهكذا فإنه إذا لم يتم تعيين مكان الضرر فإن الحد الأعلى للتعويض هو الحد الذى تنص عليه المادة ١٨ فقرة ١.

٢٨٠- وقد يبدو لأول وهلة أن إتفاقية جنيف قد أتت بالحل لمشكلة حساب مبلغ التعويض فى حالة الضرر الذى يصيب البضائع فى حالة النقل الدولي متعدد الوسائط بالحاويات فهى من جهة تنص على حد "موحد " للتعويض إذا لم يتم تعيين مكان الضرر وهى من جهة أخرى تنص على نظام " شبكي للتعويض إذا تم تعيين مكان وقوع الضرر.

ولكن هل يأتى فعلاً هذا النظام المزدوج (المتأثر بالنظام الشبكي) بتعويض عادل للشاحن ؟ هذا الأمر ليس بالأكيد ، فالنظام المستقل الموحد هو وحده الذى يستطيع أن يحقق ذلك لأن الشاحن سوف يعلم مسبقاً المبلغ الذى سوف يحصل عليه كتعويض عن الضرر الذى أصاب البضائع ، وهذا هو ما نصت عليه الإتفاقية عند حساب مبلغ التعويض فى حالة التأخير فى تسليم البضائع.

ثانيا : حالة التأخير

٢٨١- تأتي الإتفاقية بنظام تعويض مستقل فى حالة التأخير فى تسليم البضائع وهو نظام يسمح لصاحب الحق بالحصول على تعويض ثابت فى جميع الحالات. ولكن بالرغم من أن هذا النظام ينص على تعويض ثابت إلا انه يستدعي بعض الملاحظات .

أ- النظام المستقل *Système autonome*

٢٨٢- تتخلى الإتفاقية عن النظام الشبكي فى حالة التعويض عن التأخير فى تسليم البضائع لتنص بدلاً منه على نظام مستقل وواحد فى الفقرة الرابعة من المادة الثامنة عشر. وتعتمد الإتفاقية فى تحديد الحد الأقصى للتعويض ليس على الطرد أو الوزن ولكن على أجرة النقل (- *freight* *fret*) فجعلت الحد الأقصى مثلى ونصف مثل أجرة النقل المستحقة على البضائع التى تأخر تسليمها وذلك بحد أقصى لا يتعدى إجمالى أجرة النقل الموضحة فى عقد النقل متعدد الوسائط.

إلا أن الإتفاقية تنص أيضاً فى المادة ١٨ فقرة ٣ على أنه إذا لم يتضمن النقل مرحلة بحرية أو نهرية فإن هناك حداً أقصى للتعويض يقدر بـ ٨,٣٣ وحدة حسابية عن كيلو البضائع الهالكة أو التالفة. وهناك حد أقصى أخير تنص عليه الفقرة الخامسة من المادة ١٨ بموجبه لا يجب أن يجاوز مجموع ما يحكم به من تعويض عن الأضرار بسبب التأخير فى تسليم البضائع، الحد الأعلى للتعويض الذى حددته الإتفاقية فى حالة هلاك البضائع محل النقل هلاكاً كلياً.

٢٨٣- هذا وتنص الفقرة السادسة من المادة الثامنة عشر على السماح للأطراف بتجاوز الحد الأقصى للمسئولية وليس بالحد منه لأن الفقرة الأولى من نفس المادة تبطل أى إتفاق مخالف لنصوص الإتفاقية.

وأخيراً تنص الإتفاقية على أنه يجب على متعهد النقل الذى لا يستفيد من تحديد المسئولية تعويض صاحب الحق تعويضاً كاملاً إذا ثبت أن هلاك أو

تلف البضائع أو التأخير فى تسليمها سببه الخطأ الغير مغتفر لمتعهد النقل أو غشه وتنطبق هذه القاعدة على تابعيه (مادة ٢١).

بـ تقييم النظام المستقل

٢٨٤- تبدو حدود التعويض فى حالة التأخير فى تسليم البضائع فى مصلحة الشاحن فهى تعطيه الحق فى التعويض فى جميع الحالات سواء كان قد تم تعيين مكان الضرر أم لا وبذلك يعلم الشاحن مسبقاً مبلغ التعويض الذى سيحصل عليه ويتفادى بذلك مساوئ النظام الشبكي.

ومع ذلك فإن هذا النظام لا يحقق وحدة مبلغ التعويض لأنه يفرق بين النقل الدولي متعدد الوسائط الذى يتضمن مرحلة بحرية أو نهرية وبين النقل الذى لا يتضمن هذه المرحلة. فكما أوضحنا من قبل عند دراستنا للتعويض فى حالة هلاك أو تلف البضائع فإن هذه التفرقة تؤدى إلى تقديم فئتين من التعويض للشاحن بدلاً من فئة واحدة مما يؤثر على فكرة توحيد النقل متعدد الوسائط. وبناء عليه نرى أن هذا النص يجب إعادة النظر فيـــه .

الفرع الثاني

الحد الأقصى للتعويض

وفقا لقواعد اليونكتاد

٢٨٥- ووفقا لقواعد اليونكتاد تنص القاعدة ٦ على حدود المسئولية. وهى ترتكز على قواعد لاهاي / فيزبي المتعلقة بتحديد المسئولية وخاصة القواعد المتعلقة بالشرط الخاص بالحاوية [1].

١- بموجب هذا الشرط يستطيع الشخص الذى يريد الإستفادة من هذه المسئولية إستخدام وحدات الشحن الموجودة فى الحاوية لحساب حدود المسئولية بشرط أن تكون هذه الوحدات مبينة فى سند الشحن.

وتحدد القواعد حداً أقصى ٨,٣٣ وحدة حسابية عن الكيلو إذا لم يكن هناك مرحلة بحرية وهى نفسها الحدود التى تنص عليها الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي بطريق البر.

فإذا تضمن النقل متعدد الوسائط مرحلة بحرية أو نهرية تعين القواعد حد أقصى لهذه الحدود وهو ٦٦٦,٦٧ وحدة حسابية عن الطرد أو ٢ وحدة حُسابية عن الكيلو من الوزن الإجمالي للبضائع على أن يطبق الحد الأعلى.

وهناك حدا ثالثا تنص عليه القواعد وهو الحد الذي يمكن تطبيقه إذا ثبت أن الهلاك أو التلف قد أصاب البضائع أثناء مرحلة معينةُ من النقل. وفى هذه الحالة تنطبق الحدود التى تعينها الإتفاقية الدولية الواجبة التطبيق على هذه المرحلة وبذلك يطمئن الأطراف إلى أن حدود المسئولية التى ستنطبق هى الحدود الواجب تطبيقها فى حالة ما إذا كان الأطراف قد تعاقدوا مع الناقل على هذه المرحلة.

٢٨٦- وتنص القاعدة ٦ على حدود للمسئولية ليس فقط بالنسبة لهلاك أو تلف البضائع أو التأخير فى تسليمها بل أيضاً بالنسبة للأضرار الغير مباشرة. فهلاك أو تلف البضائع يمكن أن يؤدى إلى أضرار غير مباشرة كتهشم الحاوية وهى بين يدي متعهد النقل مما يؤدى مثلاً إلى إتلاف اللوحات الفنية الموجودة بداخلها وإلى ضياع فرصة الفنان فى إقامة معرضه وبالتالي تكبده خسائر تتمثل أولاً فى هلاك اللوحات وثانياً فى الخسارة المعنوية والتجارية التى تكبدها بسبب عدم تمكنه من عرض لوحاته وبيعها وهوما يعرف بالضرر " غير المباشر " . وقد حددت القواعد مسئولية متعهد النقل عن هذا الضرر بمبلغ لا يزيد عن قيمة

النولون المتفق عليه فى العقد عن البضائع الهالكة أو التالفة لإنجاز النقل متعدد الوسائط.

وحتى نتجنب أن يجمع صاحب الحق بين الحدود المؤسسة على قيمة النولون والحدود المؤسسة على وحدة الشحن أو على الكيلو تنص القاعدة ٦ فقرة ٦ على " أن المسئولية الشاملة لمتعهد النقل يجب ألا تزيد بأى حال من الأحوال عن حدود المسئولية عن الهلاك الكلي للبضائع" (١).

وهكذا نلاحظ أنه حتى فى مجال التعويض لم تستطع قواعد اليونكتاد تحقيق الوحدة المنشودة للنقل متعدد الوسائط. فالتباين الموجود بين حدود المسئولية التى تنص عليها هذه القواعد مبالغ فيه حيث أن هناك ثلاثة نظم للتعويض عن الضرر قابلة للتطبيق وبينهما تفاوت كبير. فأحد هذه النظم يتعلق بالحدود الواجبة التطبيق على النقل الذى يتضمن مرحلة بحرية أو نهرية. والآخر يتعلق بالنقل الغير بحري أو نهري والأخير خاص بالنظام الشبكي عند تحديد مكان وقوع الضرر وهذا أمر سوف يُصعب من وجهة نظرنا إعتماد أصحاب المهنة لهذه القواعد. ونظراً لأن هذه القواعد لا تحقق الوحدة المنشودة للنقل متعدد الوسائط ونظراً لأنها ليس لها أى صفة إلزامية فإن هذه القواعد تبدو غير ذى منفعة وتعتبر مصدراً للتعقيدات بالنسبة للشاحنين . أما بالنسبة للضرر غير المباشر فهو يبدو فى الظاهر أنه لمصلحة الشاحنين لأنه يعطيهم الحق ليس فقط فى الحصول على التعويض عن الضرر المباشر (هلاك – تلف) ولكن أيضاً عن الأضرار غير المباشرة . ولكن فى الحقيقة فإن هذا الحق فارغ المضمون لأن

١- إنظر مقال د. على سيد حسن " فكرة الضرر المباشر بين النظرية والتطبيق" مجلة القانون والإقتصاد ، السنة الثامنة والخمسون، ١٩٨٢ ص ٤٥٩.

الشاحن لا يحصل فى أى حال من الأحوال إلا على الحد الأعلى للمسئولية وهو قيمة النولون المتفق عليه وذلك أياً كانت قيمة الضرر الغير مباشر.

المبحث الثاني
نطاق تطبيق
الحد الأقصى للتعويض

٢٨٧- ينقسم نطاق تطبيق الحد الأقصى للتعويض إلى نطاق مادي وزمني وإلى نطاق تطبيق من حيث الأشخاص . أما النطاق المادي فالمقصود به نوع المسئولية ونوع الضرر الذي يستحق معه الناقل الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض ؛ أما نطاق تطبيق الحد الأقصى للتعويض من حيث الأشخاص فالمقصود به تحديد الأشخاص المستفيدون من هذا الحد ؛ أما النطاق الزمني فهو المدة التي تنطبق خلالها الأحكام الخاصة بعقد النقل ، ونظرا لأننا قد عرضنا للنطاق الزمني عند حديثنا عن مسئولية الناقل ، فإننا لن نعرض له مرة أخرى في هذا المبحث منعا للتكرار .

المطلب الأول : النطاق المادي لتطبيق الحد الأقصى للتعويض

المطلب الثاني : النطاق الشخصي لتطبيق الحد الأقصى للتعويض

المطلب الأول
النطاق المادي
لتطبيق الحد الأقصى للتعويض

٢٨٨- يستفيد الناقل من الحد الأقصى للتعويض في جميع حالات المسئولية أى سواء كانت المسئولية عقدية أو تقصيرية أو خلاف ذلك ، وهو ما نصت عليه المواد ٢٣٣ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية و ٣

فقرة ١ من إتفاقية هامبورج[1] . وهذا الحد وضعه المشرع ليسري على جميع أنواع الضرر أى سواء عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها[2].

٢٨٩- وقد تكفلت كلا من المادة ٢٣٣ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية والمادة ٦ من إتفاقية هامبورج ببيان هذا الحـد . فتنص المادة ٢٣٣ من قانون التجارة البحرية على أنه : تحدد المسئولية أيا كان نوعها ... " ، كما تنص المادة ٧ من إتفاقية هامبورج في فقرتها الأولى على أنه : " تسري الدفوع وتبقى حدود المسئولية المنصوص عليها في هذه الإتفاقية ، في أى دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بهلاك أو تلف البضائع المشمولة بعقد النقل البحري ، وكذلك فيما يتعلق بالتأخير في التسليم ، سواء كانت الدعوى على أساس المسئولية العقدية أو على أساس المسئولية التقصيرية أو خلاف ذلك " .

ومفاد هذه النصوص أن الحد الأقصى للتعويض الذي يقرره كلا من قانون التجارة البحرية وقواعد هامبورج يسري على المسئولية بكل أنواعها أى على المسئولية العقدية أو التقصيرية أو خلاف ذلك .

ويستفيد الناقل من الحد الأقصى للتعويض الذي يقرره المشرع عند تعويضه المضرور عن جميع أنواع الضرر سواء تمثل هذا الضرر في هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها . صحيح أن نص المادة ٢٣٣ من قانون التجارة البحرية لم يشر إلى حالة التأخير إلا أن المادة ٢٤٠ من ذات القانون حظرت زيادة التعويض في حالة التأخير في تسليم البضائع عن الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الفقرة الأولى

١- لا يوجد نص في قانون التجارة يوضح أن المقصود بالمسئولية هو المسئولية العقدية والتقصيرية .

٢- قررت المادة ٢٤٦ من قانون التجارة أن التعويض يكون عن حالات الهلاك والتلف والتأخير .

من المادة ٢٣٣ ، الأمر الذي يستفاد منه أن الحد الأقصى للتعويض يسري على حالة التأخير في تسليم البضائع .

المطلب الثاني

النطاق الشخصي لتطبيق الحد الأقصى للتعويض

(المستفيدون من الحد الأقصى للتعويض)

٢٩٠- حرص المشرع على مراعاة مصالح الناقل بتحقيق إستفادة حقيقية له من الحد الأقصى للتعويض ، فمد سريان الإستفادة إلى تابعي الناقل وذلك حتى يقطع الطريق على المضرور في الحصول على تعويض لكامل الضرر من تابعي الناقل فيظلم بذلك الناقل المسئول عن أفعال تابعيه .

الفرع الأول : الناقل

لفرع الثاني : تابعي الناقل

الفرع الأول

الناقل

٢٩١- تنص المادة ٢٤٣ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية على أنه : " لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي التمسك بتحديد المسئولية المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون ولا يجوز أن يزيد ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي على الحد الأقصى المنصوص عليه في الفقرة المذكورة " .

كما تنص ذات المادة في فقرتها الثالثة على أنه : " وفي حالة النقل بسند شحن مباشر تسري الأحكام المنصوص عليها في الفقرتين السابقتين على مسئولية الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن وعلى مسئولية الناقلين اللاحقين له ، ومع ذلك يبرأ الناقل الأول من المسئولية إذا أثبت أن

الحادث الذي نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها وقع أثناء وجودها في حراسة ناقل لاحق " .

أما قواعد هامبورج فهي تنص في المادة ٧ فقرة ٣ على أنه : " بإستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٨ ، لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن إستردادها من الناقل ومن الأشخاص المشار إليهم في الفقرة ٢ من هذه المادة (مستخدم أو وكيل الناقل إذا أثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته) حدود المسئولية المنصوص عليها في هذه الإتفاقية " .

كما تنص المادة ١٠ فقرة ٢ على أنه : " جميع أحكام الإتفاقية المنظمة لمسئولية الناقل أيضا على الناقل الفعلي على النقل الذي يقوم هو بتنفيذه ، وتسري أحكام الفقرتين ٢ ، ٣ من المادة ٧ والفقرة ٢ من المادة ٨ إذا أقيمت دعوى على أحد مستخدمي أو وكلاء الناقل الفعلي " .

وتنص ذات المادة في فقرتها الرابعة على أنه : " لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن إستردادها من الناقل والناقل الفعلي ومستخدميها ووكلائهما حدود المسئولية المنصوص عليها في هذه الإتفاقية " .

ومفاد هذه النصوص أن المستفيدون من الحد الأقصى للتعويض هم الناقل المتعاقد والناقل الفعلي ومستخدم الناقل ووكيل الناقل . كما يستفاد من النصوص أنه لايجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل وغيره عما هو مقرر في المادة السادسة من الإتفاقية .

الفرع الثاني

تابعي الناقل

٢٩٢- تنص المادة ٢٣٥ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية على أنه : " إذا أقيمت دعوى المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها على أحد تابعي الناقل جاز لهذا التابع التمسك بأحكام الإعفاء من المسئولية وتحديدها بشرط أن يثبت أن الخطأ الذي إرتكبه وقع حال تأدية وظيفتـــه أو بسببهـــا " .

والمقصود بتابعي الناقل كل من تربطه بالناقل علاقة تبعية . وتتحقق التبعية وفقا لنص المادة ١٧٤ من القانون المدني عندما يكون للمتبوع على التابع سلطة فعلية في الرقابة والتوجيه بمعنى أن يكون للمتبوع سلطة إصدار أوامر للتابع يقابلها إلتزام التابع بالإنصياع لهذه الأوامر . ولا يشترط في هذه السلطة أن تكون دائمة ، إذ تتوافر علاقة التبعية حتى لو كانت هذه السلطة مؤقتة ، ويكون الحال كذلك ولو كانت كانت علاقة التبعية إجبارية . وقد إعتبرت محكمة النقض أن هناك علاقة تبعية بين الناقل والمرشد وذلك عندما قضت بأن " المرشد يعتبر أثناء قيامه بعملية إرشاد السفينة تابعا للمجهز لأنه يزاول نشاطه في هذه الفترة لحساب المجهز ، ويكون والحال كذلك ولو كان الإرشاد إجباريا ، وليس في هذا خروج على الأحكام المقررة في القانون المدني في شأن مسئولية المتبـــوع ، ذلك أن الفقرة الثانية من المادة ١٧٤ مدني تقضي بأن رابطة التبعية تقوم ولو لم يكن المتبوع حرا في إختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقابته وتوجيهه ، والمجهز يمارس سلطة الرقابة والتوجيه على المرشد بواسطة ربانه " .

أما بالنسبة للمقاول البحري فبالرغم من أنه ليس من تابعي الناقل [1] إلا أنه يمكنه الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض وذلك إتباعا لنص المادة ١٥١ من قانون التجارة البحرية التي تنص على أنه : " تسري على المقاول البحري أحكام تحديد المسئولية المنصوص عليها في المادة ٢٣٣ من هذا القانون " .

وفي ذلك يرى البعض – وهم على حق – أن نص المادة ١٥١ يتضمن خطأ فاضحا ، إذ أن الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض لا تتقرر إلا حيث تكون قرينة المسئولية ، أما عندما يكون الخطأ واجب الإثبات فلا مجال للإستفادة من الحد الأقصى ، وبما أن مسئولية المقاول البحري

١- إنظر في ذلك د. كمال حمدي " القانون البحري " فقرة ٤٩٢ وما بعد .

قائمة على إثبات الخطأ فهو بلا شك لا يمكنه الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض .

المبحث الثالث

الأحوال المستثناه

من نطاق تطبيق الحد الأقصى للتعويض

٢٩٣- تنص المادة ٢٤١ من قانون التجارة البحرية على أنه : " ١- لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم إكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث ٢- ويفترض إتجاه قصد الناقل ، أو نائبه إلى إحداث الضرر في الحالتين الآتيتين : أ- إذا أصدر سند الشحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية ب- إذا شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لإتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة " .

كما تنص المادة ٢٣٤ من قانون التجارة البحرية على أنه : " لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسئولية إذا قدم الشاحن بيانا قبل الشحن عن طبيعة البضائع وقيمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن ويعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها " .

أما إتفاقية هامبورج فهى تنص في المادة الثامنة فقرة ١ منها على أنه : " لا يحق للناقل الإستفادة من تحديد المسئولية المنصوص عليه في المادة ٦ إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل إرتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو

التأخير أو إرتكب عن إستهتار وعلم بإحتمال أن ينتج عنه هذا الخلاف أو التلف أو التأخير " .

ووفقا للفقرة الثانية من ذات المادة فإن مستخدم الناقل أو وكيله يحرم لذات الإعتبار من الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض المقرر للناقل البحري .

ومفاد هذه النصوص أن المشرع قد حدد الحالات التي لا يستحق فيها الناقل أو تابعيه الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض ، وتتمثل هذه الحالات – وفقا لقانون التجارة البحرية – فيما يلي : صدور فعل أو إمتناع من الناقل أو تابعيه بقصد إحداث الضـــرر ، عدم إكتراث الناقل أو تابعيه مع إدراكهم أن ضررا يمكن أن يحدث (سوء السلوك الإرادي) ، وتقديم الشاحن بيانا قبل الشحن عن طبيعة البضائع وقيمتها وذكر هذا في سند الشحن . أما في إتفاقية هامبورج فإن الناقل البحري يحرم من الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض في حالة وحيدة وهى سوء السلوك الإرادي ، وذلك على عكس قانون التجارة البحرية الذي يضيف حالة تقديم الشاحن لبيان بطبيعة البضائع وقيمتها .

المطلب الأول : سوء السلوك الإرادي

المطلب الثاني : تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضائع وقيمتها

المطلب الأول

سوء السلوك الإرادي

٢٩٤– يعرف " بسوء السلوك الإرادي " تصرف الناقل أو إمتناعه بقصد إحداث الضرر ، وكذلك عدم إكتراثه المصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث ، إذ أنه نوع من الإهمال الذي لا يغتفر لأن القائم بالفعل أو الممتنع عن القيام به إنما فعل ذلك بالرغم من تأكده أن تصرفه قد يؤدي إلى ضرر .

ويأخذ سوء السلوك الإرادي إما صورة العمد أو صورة عدم الإكتراث .

الفرع الأول : العمد

الفرع الثاني : عدم الإكتراث

الفرع الأول

العمد

٢٩٥- العمد هو إنصراف نية الناقل إلى إحداث ضرر ، وهو لا يفترض في الناقل ولذلك يجب على المضرور إثباته أى إقامة الدليل على أن الناقل قد إنصرفت إرادته إلى إرتكاب الفعل أو الإمتناع وإلى إحداث الضرر .

ونظرا لصعوبة إثبات تعمد الناقل أو تابعيه إحداث الضرر فقد حدد المشرع الحالات التي يفترض فيها إنصراف إرادة الناقل إلى إحداث الضرر وهى حالة إصدار الناقل سند شحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية (المادة ٢٤١ من قانون التجارة البحرية ، والمادة ١٧ فقرة ٢ من إتفاقية هامبورج) ، وحالة ما إذا شحن الناقل البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لإتفاق صريح يوجب شحنها في العنابر (المادة ٢٤١ من قانون التجارة البحرية والمادة ٩ فقرة ٤ من إتفاقية هامبورج) . وقد أضافت إتفاقية هامبورج حالة ثالثة وهى حالة إدراج شروط مخالفة لأحكام الإتفاقية في عقد النقل البحري أو إغفال إدراج بيان به يفيد أن النقل يخضع لأحكام الإتفاقية (مادة ٢٣ فقرة ٤) .

وبناء عليه فإنه يكفي المضرور - حتى يحرم الناقل من الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض - إقامة الدليل على توافر أي من هذه الحالات دون حاجة لإثبات تعمد الناقل إحداث الضرر .

أما عن الحالة الأولى الخاصة بإصدار الناقل سند شحن خال من التحفظات فهى ترتكز على نص المادة ٢٠٥ من قانون التجارة البحرية الذي يقرر أن للناقل إبداء تحفظات على البيانات المتعلقة بالبضائع التي يدونها الشاحن في سند الشحن وذلك إذا كان لديه (أى للناقل) أسبابا جدية للشك في جدية هذه البيانات أو لم يكن لديه الوسائل التي تمكنه من التأكد من صحة هذه البيانات ، وأنه على الناقل ذكر هذه التحفظات في سند الشحن .

وعلى ذلك فإنه إذا صدر سند الشحن بدون تحفظات وثبت أنه كان بقصد الإضرار بالغير حسن النية[1] ، فإن الناقل يكون ملزما بدفع التعويض بالكامل[2] ، إذ لا يحق للناقل سيء النية الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض الذي قرره المشرع من أجل تحقيق التوازن بين مصلحة الناقل حسن النية ومصلحة الشاحن .

وأما عن الحالة الثانية الخاصة بشحن البضائع على السطح بالمخالفة لإتفاق صريح بشحنها في العنابر فيجب أن يكون الإتفاق فيها صريحا وليس ضمنيا يستخلص من ظروف الحال ، ولا يشترط فيه أن يكون مكتوبا أو مذكورا في سند الشحن الأمر الذي يستقر معه أنه يجوز للمضرور إثبات وجود هذا الإتفاق بكافة طرق الإثبات .

أما الحالة الثالثة التي أضافتها إتفاقية هامبورج فالمقصود بها أن الناقل لا يستفيد من الحد الأقصى للتعويض إذا ما أدرج في سند الشحن شروطا مخالفة لأحكام الإتفاقية أو إذا أهمل ذكر أن النقل يخضع لأحكام الإتفاقيـــة ، إذ يستفاد في هذه الحالات أن الناقل بفعله أو بإمتناعه يتعمد

١- المقصود بالغير حسن النية كل شخص لم يكن طرفا في عقد النقل ولكنه يستفيد منه مما يترتب عليه إمكانية تمسكه بما ورد في سند الشحن من بيانات .

٢- يكفي في هذا الفرض أن يثبت الغير أنه لم يكن يعلم بعدم صحة البيانات الواردة في سند الشحن وأن غياب التحفظات في سند الشحن كان بقصد الإضرار به .

إحداث ضرر يخشى عند حدوثه تطبيق أحكام الإتفاقية ، وعلى ذلك فإنه يحرم من الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض .

الفرع الثاني

عدم الإكتراث

٢٩٦- وفقا لنص المادة ٢٤١ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية والمادة الثامنة فقرة ١ من إتفاقية هامبورج لا يحق للناقل الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن إستهتار الناقل وإدراكه أن ضررا يمكن أن يحدث نتيجة لهذا الإستهتار .

وبناء عليه فإنه يمكننا القول أن عدم الإكتراث يتكون من ركنين : إستهتار الناقل وعلمه بإحتمال حدوث الضرر .

ويتمثل إستهتار الناقل في فعل يصدر منه أو إمتناع مصحوب بإدراك ، بمعنى أنه إذا صدر تصرف غير إرادي من الناقل فلا يعتبر هذا التصرف عدم إكتراث يترتب عليه حرمان الناقل من الحد الأقصى للتعويض .

أما الركن الثاني القائم على علم الناقل بإحتمال حدوث الضرر ، فهو الركن الذي لا يتحقق بدونه عدم الإكتراث لأنه إذا تأكد الناقل من أن تصرفه سيحدث الضرر نكون بصدد عمـد وليس عـدم إكتـراث ، الأمر الذي يدعونا إلى القول أن عنصر إحتمال وقوع الضرر هو فيصل التفرقة بين عدم الإكتراث والعمد ، ففي حين يعلم الناقل بإحتمال وقوع الضرر في الحالة الأولى فهو متأكد من حدوثه في الحالة الثانية .

ولحرمان الناقل من الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض فإنه يجب على المضرور إثبات عدم إكتراث الناقل أى إثبات أن الناقل كان يدرك إحتمال وقوع الضرر من جراء تصرفه ، وهو إثبات حر أى جائز بكافة الطـرق .

المطلب الثاني

تقديم الشاحن

بيان بطبيعة البضائع وقيمتها

٢٩٧- يعتبر تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضائع وقيمتها ثاني الأحوال المستثناه التي تحرم الناقل من الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض وهى منصوص عليها في قانون التجارة البحرية فقط دون إتفاقية هامبورج التي إكتفت بحالة وحيدة وهى سوء السلوك الإرادي .

وفي هذا الخصوص تنص المادة ٢٣٤ من قانون التجارة البحرية على أنه : " لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسئولية إذا قدم الشاحن بيانا قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن ، ويعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن إلى أن يقيم الناقل الدليل على عدم صحتها " .

ومفاد هذا النص أنه إذا قدم الشاحن بيانا يوضح فيه طبيعة البضائع وقيمتها وما يعلق من أهمية خاصة على وصولها سالمة وفي الميعاد المتفق عليه ، وقام الناقل بتدوين هذا البيان في سند الشحن فإن هذا التصرف يعد قرينة على قبول الناقل للبيانات التي أدلى بها الشاحن قبل الشحن ، يستتبعه إلتزام الناقل بتعويض المضرور بقدر القيمة الحقيقية للبضائع المدونة في سند الشحن ؛ وهى قرينة بسيطة يمكن للناقل إثبات عكسها .

ولكن يشترط لإعمال الأثر القانوني لهذه البيانات توافر مايلي :

١- أن يقدم الشاحن البيانات قبل الشحن ، والهدف من ذلك هو تمكين الناقل من إتخاذ إستعداداته وهو أمر لا يتحقق إلا قبل الشحن لأنه إذا تم الشحن فلا جدوى من هذه البيانات إذ سيكون الشحن قد تم دون التعرف على طبيعة البضائع وقيمتها وما يستلزمه ذلك من عناية وإستعدادات

خاصة . وبناء عليه فإنه إذا أدلى الشاحن بالبيانات الخاصة بطبيعة البضائع وقيمتها وما يعلقه على المحافظة عليها من أهمية خاصة بعد الشحن فإن هذه البيانات لا تنتج أثرها على مبلغ التعويض ، إذ سيحق للناقل رفض هذه البيانات والتمسك بالحد الأقصى للتعويض . أما إذا قبل الناقل هذه البيانات فلا مجال للقول بحقه في التمسك بالحد الأقصى للتعويض ، إذ أنه – إعمالا لنص المادة ٢٣٧ من قانون التجارة البحرية – يجوز للناقل النزول عن كل أو بعض الحقوق المقررة له بشرط أن يذكر ذلك في سند الشحن ، وقبول الناقل للبيانات بعد الشحن يعد تنازلا منه عن حقه في التمسك بالحد الأقصى للتعويض .

٢- أن تتضمن البيانات طبيعة البضائع وقيمتها معا ويشترط فيها أن تكون واضحة وصريحة ، إذ أن الهدف منها هو تنبيه الناقل إلى أن البضائع المنقولة ذات قيمة عالية وأنها تحتاج لقدر من العناية أكبر من ذلك الذي تتطلبه البضائع العادية ، فإذا لم تتم هذه البيانات إلى علم الناقل عجز الناقل عن إتخاذ اللازم ويحق له في هذه الحالة الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض ، أما إذا نما إلى علمه أن البضائع ذات طبيعة خاصة وذات قيمة عالية وتحتاج لرعاية خاصة فإن الناقل يستطيع في هذه الحالة إتخاذ اللازم للعناية بتلك البضائع والتأمين على المسئولية .

٣- أن تدرج هذه البيانات في سند الشحن وليس في أية ورقة أخرى مثل الإعتماد المستندي أو الشهادة الجمركية مثلا [١] إذ أن سند الشحن هو عقد الإتفاق المبرم بين الشاحن والناقل . ولكن لا يعني ذلك أن نفسر نص المادة ٢٣٤ تفسيرا حرفيا ، إذ المقصود ليس بالضرورة أن تذكر البيانات في سند الشحن وحده ولكن يكفي أن تذكر البيانات صراحة في السند الذي يحرر بدلا من سند الشحن بحيث يفهم منه أن الأطراف قد إتفقوا على ما هو مدون بهذا السند بما في ذلك قيمة البضائع المذكورة في السند .

---

[١] طعن رقم ٨٦٠ ، جلسة ٧ / ١ / ١٩٩١ ، س ق ٥٥ .

٢٩٨- ولكن ماذا لو قدم الشاحن البيانات الخاصة بالبضائع للناقل لإدراجها في سند الشحن وأهمل هذا الأخير أو تعمد عدم تدوينها في سند الشحن ، هل يستفيد الناقل مع ذلك من الحد الأقصى للتعويض نظرا لأن البيانات الخاصة بقيمة البضائع لم تظهر في سند الشحن ؟ الإجابة على هذا السؤال تكمن في معرفة من أخل بإلتزاماته ، فالشاحن أوفى بإلتزامه بإخبار الناقل بالقيمة الحقيقية للبضائع وبطبيعتها الخاصة ، في حين أن الناقل لم يحترم إلتزامه بتدوين هذه البيانات في سند الشحن مثلما هو مفروض عليه ؛ بناء عليه فإن المسئولية تقع على الناقل وليس على الشاحن ، الأمر الذي يؤدي إلى حرمان الناقل من الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض في حالة إهماله في تدوين البيانات في سند الشحن بالإضافة إلى إلزامه بدفع تعويض عن الضرر الذي لحق الشاحن في حالة تعمد الناقل عدم تدوين البيانات في سند الشحن[١] .

١- د. علي يونس " عقد النقل " فقرة ٢٦٥ ، د. عبد الرحمن سليم " المرجع السابق " ص ٣٠٤ .

قائمة الإختصارات

Liste des principales abréviations

A.D.M.A.	:	**annuaire de droit maritime et aérien .**
B.ann. ch.fer	:	**Bulletin annuel de chemins de fer.**
B.civ.	:	**Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation (chambers civiles).**
B.T.	:	**Bulletin des transports.**
B.tr.ch.fer	:	**Bulletin de transport international de chemins de fer.**
C.A.	:	**Cour d'Appel.**
C.Cass.	:	**Cour de Cassation.**
C.civ.	:	**Code civil .**
C.com.	:	**Code de commerce**
C.I.M.	:	**Covention de Berne relative aux transports ferroviarires internationaux .**
C.J.C.E.	:	**Cour de Justice des communautés européennes.**
C.M.R.	:	**Convention de Genève relative aux transports routiers interantionaux.**
Concl.	:	**Conclusion.**
COTIF	:	**Nouvelle convention relative aux transports ferroviaires internationaux.**
D.	:	**Recueil Dalloz.**
D.E.T.	:	**Droit européen de transport.**
D.M.F.	:	**Droit maritime francais.**
Dr. Transp.	:	**Droit des transports.**

Dr. tr. Terr. Aériens	:	Droit des transports terrestres et aériens.
Éd.	:	édition .
ex.	:	Exemple.
Fasx.	:	Fascicule.
G.P.	:	Gazette du palais.
G.A.C.E.F.	:	Groupement des enterprises de transport français Auxiliatires du commerce extérieur de France.
Ibid	:	Au même endroit.
I.D.I.T.	:	Institut du Droit international des transports de Rouen.
I.M.T.M.	:	Institut Méditerranéen des transports maritimes de Marseille.
Infra.	:	ci- dessous.
I.R.	:	Informations rapides.
J.C.P.	:	Jurisclasseur périodique(semaine juridique
J.T.I.	:	Journal pour le transport international.
Jur.cl.civ.	:	Jurisclasseur civil.
Jur.cl.com.	:	Jurisclasseur commercial
Jur.cl.com.ann.	:	Jurisclasseur commercail annexe.
J.O.	:	Journal officiel.
L.G.D.J.	:	Librairie Générale de Droit et Jurisprudence.
Man. Dr.com.	:	Manuel de droit commercial .
n°	:	Numéro.
Obs.	:	Observations.
Op.cit	:	Opere citato (dans l'ouvrage cité).
p.	:	Page.

Préce.	**:**	**Précité.**
R.D.M. Comp.	**:**	**Revue de droit maritime comparé.**
R.F.D.A.	**:**	**Revue française de droit aérien.**
R.G.A.T.	**:**	**Revue générale des assurances terrestres.**
R.int.dr.marit.	**:**	**Revue internationale de droit martitime.**
R.jur. com.	**:**	**Revue de Jurisprudence commerciale.**
R.T.D.Civ.	**:**	**Revue trimestrille de droit civil.**
R.T.D. com.	**:**	**Revue trimestrielle de droit commercial.**
R.V.T.	**:**	**Revue des ventes et des transports.**
Rapp.	**:**	**Rapport.**
Rép.civ.	**:**	**Répertoire civil (Encyclopédie Dalloz).**
Rep.com.	**:**	**Répertoire commercial (Encycolpédie Dalloz).**
S.	**:**	**Recueil sirey.**
Scapel.	**:**	**Revue de droit Français Commercail, Maritime et Fiscal.**
Soc.	**:**	**Chambre Socaile.**
Somm.	**:**	**Sommaire.**
Supra	**:**	**ci- dessus.**
T.	**:**	**Tome.**
T.G.I.	**:**	**Tribunal de Grande Instance.**
T.I.	**:**	**Tribunal d'instance.**
Th.	**:**	**Thèse.**
Trait.gén.dr.marit.	**:**	**Traité général de droit maritime .**
Trib. Com.	**:**	**Tribunal de commerce.**
v.	**:**	**Voyez.**



الفهرس

الفهرس

القسم الأول
الأحكام العامة
لعقد نقل البضائع بالحاويات
الباب الأول
نقل الحاويات في
النقل أحادي الواسطة

الباب الثاني
نقل الحاويات
في النقل الدولي متعدد الوسائط

القسم الثاني
جزاء الإخلال
بعقد نقل البضائع بالحاويات
الباب الأول
دعوى المسئولية

الباب الثاني
التعويض





٣٨ ش سوتير - الأزاريطة - الأسكندرية
تليفاكس : ٤٨٦٨٠٩٩ - ٤٨٦٣٦٢٩-٤٨٥١١٤٣
E-mail: darelgamaaelgedida@hotmail.com